WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

WRZESIEŃ
1938
Rok VIII nr 9.



GMACH ARBITRAŻU BAWEŁNY W GDYNI

POLSKA · AGENCJA · TELEGRAFICZNA · PAT ·

BEHNKE & SIEG

Shipowners and Brokers
Bunker-Suppliers, Insurance Agents

DANZIG,

20, Langermarkt - Phone 23541 (6 lines)

Harbour office:

Neufahrwasser — Phones 35341/42

S/S „Weichsel" 1650 dw.

Agents for:

Hamburg — Amerika Linie
Hamburg (Frachtverkehr)
Deutsche Levante - Linie, Hamburg
Woermann — Line A.-G. and
Deutsche Ostafrika - Linie A.-G. Hamburg
Johannes Ick u. Sartori & Berger, Hamburg

Johnson - Line, Stockholm

G. Heyn & Sons Ltd., Belfast

Belg. Baltic-Linie „Belba-Linie" Antwerp

Lübeck-Wyburger Dampfschiffahrts-gesellschaft — Lübeck

Antti Wihuri (Fińska Hamburg Linie) Helsinki

Rederi A.-B. „Egon", Limhamn

A.-B. Nyman & Schultz, Stockholm

„Royal Yacht Squadron"

Regular Lines
from Danzig/Gdynia to Hamburg and vice-versa (trans-shipment to and from all ports of the world)

East Coast of South America and vice-versa

Belfast, Dublin, Londonderry, Cork and other Irish and Bristol-Channel ports

Antwerp and other Belgian ports

Amsterdam/Rotterdam and other Dutch ports

Helsingfors, Kotka, Wiborg

Abo, Mäntyluoto and other west Finland ports

Malmö, Helsingborg, Göteborg and other west Swedish ports and vice-versa

Memel, Libau, Riga, Tallinn and vice-versa

Kalmar, Norrköping, Stockholm and vice-versa

Representatives for:

Schutzverein Deutscher Reeder
Nordisk Skibsrederforening
North of England Protecting and Indemnity Association
Newcastle Protection and Indemnity Association
Danske Sejlskibsrederiers Protection Club

Shipments to all ports of the world

Chartering of sailing vessels

BEHNKE & SIEG

ESTABLISHED 10 1928

Spółka z ogr. odp.

Shipbrokers
Regular Shipping Services to all ports of the world

GDYNIA

Dom Bawełny — Phones: 17-18, 18-56

REGULARNA KOMUNIKACJA OKRĘTOWA

między Gdynią, Gdańskiem a portami:

NORWEGII WSCHODN.:
Fred Olsen & Co.
Oslo oraz inne porty wschodnio-norweskie.
Tygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

NORWEGII ZACHODN.:
Bergenske-Stavangerske
Stavanger, Bergen, Trondheim oraz inne Zachodnio - Norweskie porty.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

SZWECJI ZACHODNIEJ:
Baltic Line
Helsingborg, Malmö, Göteborg.
Dwutygodniowe odjazdy w obu kierunkach.

SZWECJI WSCHODN. I POŁUDN. oraz LITWY:
Svenska Amerika Linien
Sztokholm, Kalmar, Kalskrona Kłajpeda.
Odjazdy co tydzień w obu kierunkach.

HISZPANII, PORTUGALII, MAROKKA I WYSP KANARYJSKICH:
Oldenburg-Portugiesische Dampfschiffs-Rhederei
Odjazdy co 14 dni

ZACHODNIEGO MORZA ŚRÓDZIEMNEGO:
Svenska Lloyd
Porty Hiszpanii Południowej, porty śródziemnomorskie Francji, porty Włoch Zachodnich i Sycylii.
Odjazdy raz na miesiąc w obu kierunkach. Specjalna linia do transportu owoców południowych.
Rob. M. Sloman Jr.
Odjazdy do tychże portów z Gdyni i Gdańska raz na miesiąc.

WYBRZEŻE ZACHODN. STANÓW ZJEDN. A. P.
Fruit Express Line
Los Angeles, San Francisco, Portland, Vancouver, B. C.
Odjazdy do Gdyni raz na miesiąc.

AMERYKI POŁUDNIOW.:
Finland Syd Amerika Linjen
Den Norske Syd Amerika Linje
Rio de Janeiro, Santos, Montevideo, Buenos Aires.
Odjazdy 3 razy na miesiąc w obu kierunkach.

ZATOKI MEKSYKAŃSK.
Gulf Gdynia Line
New Orleans, Galveston, Houston, Tampa, Savannah.
Odjazdy co 10 dni do Gdyni i raz na miesiąc z Gdyni — Gdańska do portów:
Havana, ewent. Savannah, Vera Cruz, Tampico, New Orleans, Galveston, Houston.

AFRYKI POŁUDNIOWEJ i AUSTRALII:
Wilh. Wilhelmsen
Cape Town, Fremantle, Adelajde Melburn, Sydney, Brisbane.
Odjazdy raz na miesiąc
Rederiaktiebolaget Transatlantic
Cape Town, Algoa Bay, East-London, Durban, Lourenco Marques
Odjazdy raz na miesiąc.

Poza tym przyjmuje się towary na konosamenty bezpośrednie do Irlandii, Kanady, U.S.A., Zachodniego Wybrzeża Ameryki Północnej i Południowej, Indii Zachodnich, Afryki Zachod., Zatoki Perskiej, Indii Brytyjskich, Azji i Australii

Zgłoszenia ładunków, wymiana konosamentów, informacje

u agentów

„BERGTRANS"

TOWARZYSTWO ŻEGLUGOWE

Sp. z o. o.	S. A.
GDYNIA	GDAŃSK
Portowa 15, tel. 39-21	Langermarkt 3, tel. 225-41

Przedstawicielstwa:

WARSZAWA,
„Bergtrans", ul. Czackiego 12, tel. 220-42

KATOWICE,
W. J. Rymarkiewicz, Król. Jadwigi 8, tel. 301-75.

ŁÓDŹ,
B. Pilarski, Wierzbowa 40, tel. 144-34.

LWÓW,
G. Luft, Lwów-Brzuchowice, Marszałkowska, willa „Marylka"

ROK VIII. WRZESIEŃ 1938. Nr 9

WIADOMOŚCI PORTU GDYŃSKIEGO

REDAKCJA i ADMINISTRACJA:
GDYNIA, SKWER KOŚCIUSZKI 14, P. A. T., TEL. 17-20 • KONTO P. K. O. 730.

Pełniąc od ośmiu lat zaszczytny obowiązek informowania o postępach rozwoju naszego portu i notując coraz to nowe wspaniałe osiągnięcia w dziedzinie rozbudowy portu, przemysłu, żeglugi i handlu, stajemy dziś wobec nowego, wielkiej doniosłości wydarzenia, jakim jest inauguracja Instytucji Handlu Międzynarodowego w Gdyni — otwarcie i poświęcenie gmachu Arbitrażu Bawełnianego, który bezwątpienia przyczyni się do dalszego ugruntowania Polski Gospodarczej nad Bałtykiem.

To też witając wszystkich, którzy przybyli z kraju i zagranicy, aby wziąć udział w tych uroczystościach, i pragnąc dać garść materiału, dotyczącego aktualnego zagadnienia, poświęcamy niniejszy numer sprawom bawełny.

After performing for eight years the honourable duty of informing the public of the progress in the development of our port and noting all the new achievements in its construction, in our industry, our trade and navigation, we are to-day brought face to face with a new event of such supreme importance as the inauguration of an Institute of International Trade — that is the opening and consecration of the Cotton Arbitrage building, which doubtless will contribute to the further stabilisation of Economic Poland on the Baltic Sea.

So welcoming all our guests who hawe come from the interior and from abroad in order to take part in these celebrations, and being desirous of contributing something to the matter in hand, we hereby dedicate this issue to the subject of cotton.

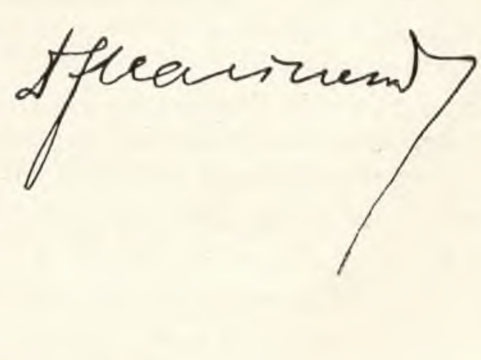
Redakcja The Editor
„Wiadomości Portu Gdyńskiego"

* * *

Z okazji otwarcia Instytucji arbitrażowej polskiej w Gdyni przesyłam serdeczne pozdrowienia reprezentantom pokrewnych instytucji zaprzyjaźnionych krajów, wyrażając im wdzięczność za wzięcie udziału w uroczystości inauguracji.

On the occasion of the inauguration of a new Polish institution: the Cotton Arbitrage of Gdynia, I send my best regards to the representatives of similar institutions in friendly countries and I want to express my gratitude to them for partaking in the opening ceremony.

Prezes Zrzeszenia Interesantów Handlu Bawełną.
President of the Union of Members of the Cotton Trade in Gdynia



Powstanie arbitrażu bawełnianego w Gdyni — to historyczna data nie tylko w dziejach portu gdyńskiego, ale i całego naszego przemysłu włókienniczego. Arbitraż bawełniany w Gdyni posiada dla Polski znaczenie zarówno prestiżowe, jak i rzeczowe, bowiem kładzie on kres naszej zależności pod tym względem od zagranicy. Arbitraż bawełniany stanowi zarazem o jeden atut więcej do traktowania Gdyni, jako ośrodka handlowego. Arbitraż bawełniany stworzy niewątpliwie podwaliny do powstania w Gdyni w niedalekiej przyszłości giełdy bawełnianej w całym tego słowa znaczeniu.

The formation of the Cotton Arbitrage in Gdynia marks a historic date not only in the history of our port, but also in that of our entire textile industry. The Cotton Arbitrage is not only of great importance to the „prestige" of Poland, but also of material importance, as it finishes the period of our dependence on foreign middlemen in this trade. This arbitrage forms at the same time one reason more for considering Gdynia a commercial centre. It doubtless will found here the basis on which a Cotton-Exchange will in the near future be erected.

(—) Inż. St. Łęgowski
Dyrektor Urzędu Morskiego w Gdyni
Director of the Port of Gdynia Authority

* * *

Otwarcie Instytucji Arbitrażu Bawełny w Gdyni jest uwieńczeniem kilkuletnich usilnych prac wszystkich czynników, które w handlu bawełną są zainteresowane. Powiązanie wielu interesów handlu tym podstawowym surowcem było powodem długiego okresu przygotowawczego. Właśnie te prace przygotowawcze, starannie przeprowadzone, są gwarancją, że dalsze funkcjonowanie instytucji arbitrażowej będzie odbywało się w warunkach, odpowiadających wymogom obrotów handlowych bawełną. W tej ważnej chwili przypomnieć również należy, że fakt skierowania do portu gdyńskiego transportów całkowitej ilości bawełny, dla zaspokojenia potrzeb polskiego przędzalnictwa bawełnianego oraz pewnych ilości, stale wzrastających, bawełny w tranzycie do krajów sąsiednich, który daje obecnie podstawy dla pracy instytucji arbitrażowej w Gdyni, zawdzięczać należy tym wszystkim czynnikom gospodarczym, które swą pracą pionierską przyczyniły się do skierowania do naszego portu transportów bawełny z pominięciem obcego pośrednictwa. Dążyć do tego należy, aby rozpoczęcie funkcjonowania instytucji arbitrażu bawełny w Gdyni było równocześnie początkiem nowego etapu w zakresie obsługi handlu bawełną w skali międzynarodowej. Centralne położenie Gdyni nad Bałtykiem oraz fakt, że port nasz posiada bezpośrednie połączenia z zamorskimi portami, załadowującymi bawełnę z miejsc jej produkcji, są tymi czynnikami, które przyczynić się mogą do stałego dalszego wzrostu obrotów tranzytowych do krajów położonych w środku kontynentu europejskiego oraz krajów położonych nad Bałtykiem.

Rozwój tych obrotów, zależny od wielu czynników gospodarczych, jak również od organizacji ich obsługi w porcie gdyńskim, stanowić będzie o przekształceniu Gdyni w nowy międzynarodowy ośrodek handlu bawełną.

The inauguration of the Institution of the Cotton Arbitrage in Gdynia is the reward of many nears of effort by all those interested in thecotton trade. The long period of preparation was due to the connection of different interests in the trade with this essential raw material. These preparatory steps taken with great care guarantee that our arbitrage institution will in future work under such conditions as to meet all requirements of the cotton trade. In this memorable moment it must be borne in mind that we owe to those economic pioneers, who by their work helped to direct transports of cotton to our harbour, thereby avoiding foreign middlemen, the fact that to-day the whole amount of cotton for our home industry and even an ever-increasing bulk of cotton in transit for neighbouring countries is directed through Gdynia, and that gives the basis for the working of an arbitral institution in Gdynia. It is our aim that the beginning of the work of an arbitral cotton institution in Gdynia shall inaugurate a new era in the service of the cotton trade on an international scale. The central situation of Gdynia on the Baltic Sea and the fact that our port has direct shipping connections with oversea harbours, loading the cotton immediately at the places of production, are circumstances calculated to help a further development in cotton transit to countries which lie in the centre of the European continent or on the Baltic Sea.

The further development of this traffic, depending on many economic factors, as well as on the organisation of the service in the port of Gdynia, will be the determining factor in converting Gdynia into a new international centre of the cotton trade.

(—) Stanisław Tor
Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni
President of the Chamber of the Industry and Commerce in Gdynia

MGR BOLESŁAW KOSELNIK

Import bawełny przez port gdyński
Cotton Imports through the Port of Gdynia

W okresie przedwojennym przemysł włókienniczy na ziemiach polskich korzystał przy imporcie bawełny z pośrednictwa zarówno obcych portów jak i obcego kupiectwa. Bezpośrednio po wojnie światowej sytuacja pod tym względem nie zmieniła się: — Brema, Hamburg i Liverpool stają się jedynymi źródłami zaopatrywania się w ten niezbędny dla Polski surowiec. Dopiero po kilku latach niezależnego bytu Polski, budzi się wśród zainteresowanych sfer chęć uniezależnienia się w dziedzinie importu bawełny surowej od pośrednictwa obcego, przez pomijanie dotychczasowych dostawców, a zwracanie się bezpośrednio do producenta. Wycofanie liverpoolskich domów agenturowych pozostawia całą dostawę bawełny dla polskiego przemysłu włókienniczego w rękach dostawców w Bremie i Hamburgu, którzy, umożliwiając przemysłowcom polskim nabywanie surowca bawełnianego na długoterminowy kredyt, zmonopolizowali tym samym dostawę bawełny do Polski.

Stan ten trwa do roku 1929 dopóki na widownię zainteresowań importem bawełny nie występuje Gdynia. Wprawdzie w latach 1925 i 1926 przedsiębrane były próby ze strony zainteresowanych sfer polskich, aby portem bawełnianym uczynić port gdański, lecz dążenia te nie dały pozytywnych rezultatów i gros bawełny szło nadal przez porty niemieckie Bremę i Hamburg.

Po roku 1930 dążenia do wyrugowania przy imporcie bawełny obcego pośrednictwa zaczynają przybierać konkretne formy. Port gdyński w szybkim tempie przygotowuje się do całkowitego zastąpienia portów obcych. Z inicjatywy Urzędu Morskiego, powstają pierwsze nowoczesne magazyny bawełniane, zarówno manipulacyjne jak i długoterminowe, ówczesna firma gdyńska „Bergenske" tworzy regularne linie okrętowe do portów w zatoce Meksykańskiej, jako portów załadowczych dla bawełny amerykańskiej. Następnie rozbudowuje się odpowiednio taryfy kolejowe, wprowadza preferencje celne, organizuje nowe linie regularne łączące port gdyński z portami amerykańskimi i lewantyńskimi itp. Wszystkie te udogodnienia stwarzają sprzyjające warunki dla rozwoju importu bawełny przez port gdyński.

Najtrudniejszym jednak zadaniem było zastąpienie organizacji kredytowych niemieckich przez polskie. Kredyt bowiem niemiecki wiązał polskiego przemysłowca i przez to utrudniał akcję zamierzającą do uniezależnienia się całkowitego od pośrednictwa obcych.

Zagadnienie finansowania importu bawełny wziął na swe barki gdyński oddział Banku Gospodarstwa Krajowego, który, wydzierżawiwszy magazyny bawełniane w porcie gdyńskim, stworzył następnie dla polskich importerów bawełny możliwość korzystania z kredytów w formie rembursowej.

Następstwem zorganizowania w porcie gdyńskim aparatu zarówno technicznego jak i finansowego jest fakt, że dziś już wszystka bawełna na potrzeby przemysłu własnego idzie przez port gdyński, a ponadto korzysta częściowo z usług tego portu również przemysł czechosłowacki i inne, leżące w orbicie gospodarczych wpływów portu gdyńskiego.

Import bawełny do Polski rozpoczął się już w roku 1920 i stale rosnąc, osiągnął największe nasilenie

In the time before the Great War the cotton industry on Polish territory made use both of foreign harbours and foreign merchants. Immediately after the War the situation did not change: Bremen, Hamburg and Liverpool became the sole sources of supply of this raw material, so indispensable to Poland. But after some years of Polish independence there arose in the spheres interested the wish to become independent of foreign middlemen in the importation of raw cotton, by avoiding the former purveyors and turning directly to the producer. After the retirement of the Liverpool Agencies the whole work of supplying the Polish cotton industry remained in the hands of the purveyors in Bremen and Hamburg, who monopolized the provisioning of Poland with cotton, letting the Polish manufacturer buy the raw cotton on long term credit.

This situation lasted till 1929, when Gdynia appeared on the scene interested in the importation of cotton, though the circle of those in Poland who were interested tried in 1925 and 1926 to develop the port of Danzig for cotton importation; but these efforts remained without success and by far the greater part of the cotton came as before through the German ports of Bremen and Hamburg.

The efforts to obliterate the foreign middlemen from the cotton importation began in 1930 to take concrete form. The port of Gdynia is quickly preparing to take the place of the foreign ports. At the instigation of the Sea Office appeared the first modern storehouses for cotton, both for short and long term storage, and the Gdynia firm at that time known as the "Bergenske" began to run regular shipping lines to the ports of the Gulf of Mexico, which are the ports of departure for American cotton. Next the table of railway fares was drawn up, customs preferences fixed and new regular shipping lines between Gdynia and American and Levantine harbours were founded. All these circumstances facilitate the development of the cotton importation through the port of Gdynia.

Yet the most difficult task was to create a Polish credit organisation instead of the German one, for German credit held the Polish manufacturer and hindered him in the struggle for independence of foreign middlemen.

The question of financing the cotton importation was solved by the Gdynia branch of the Bank Gospodarstwa Krajowego, which rented the cotton storehouses in the port of Gdynia and made it possible for the Polish cotton importers to enjoy credit on the reimbursement plan.

The organisation of the technical and financial apparatus led to the result that at present the whole cotton supply for our own industry is imported through the port of Gdynia, and moreover, this port is partly used by the industry of Czechoslovakia and of other countries lying within the sphere of the economic influence of Gdynia.

The cotton importation into Poland was started in 1920, and, ever increasing, reached its summit in the years 1927 and 1928. Then came a break-down, caused

w latach 1927 i 1928. Następuje potem załamanie się wskutek depresji gospodarczej, jaka po roku 1928 ogarnęła niemal cały świat, wreszcie od roku 1932 import bawełny wykazuje stały wzrost z roku na rok.

Rozwój importu bawełny dla przemysłu włókienniczego Polski ilustruje następujące zestawienie:

Import bawełny surowej do Polski:

Rok	Waga w kwint.	Wart. w tys. zł
1920	228.799	×
1921	366.511	×
1922	574.102	112.443
1923	519.565	141.969
1924	428.474	152.533
1925	547.729	176.188
1926	578.811	252.818
1927	736.659	280.767
1928	710.894	311.816
1929	604.663	256.748
1930	557.780	189.659
1931	535.067	121.561
1932	495.217	84.137
1933	584.232	94.624
1934	659.994	111.068
1935	657.391	112.806
1936	707.226	122.978
1937	723.559	132.732
I. pół. 1938	384.298	64.552

Jak wynika z powyższego zestawienia import bawełny surowej po okresie kryzysowym wzrasta z każdym rokiem i należy przypuszczać, że z końcem roku 1938 przekroczy poziom, jaki posiadał w r. 1927 tj. w dobie największego swego natężenia. Import bawełny surowej pod względem jej pochodzenia różniczkuje się coraz bardziej. Podczas gdy w r. 1936 dostawcami bawełny dla Polski było z górą 13 krajów, to w roku 1937 liczba źródeł tego surowca powiększyła się do 19.

Import bawełny surowej w r. 1937 według krajów pochodzenia przedstawia się następująco:

Kraj pochodz.	1937 Waga w kwint.	%	1936 Waga w kwint.	%
Stany Zjedn. A. P.	388.879	53,75	472.673	66,84
Indie Bryt.	97.265	13.44	83.661	11,83
Egipt	74.333	10.27	79.659	11.26
Brazylia	66.685	9,22	27.985	3,96
Kongo Belg.	44.815	6,20	23.407	3,31
Peru	12.668	1,75	11.643	1,65
Turcja	12.516	1,73	—	—
Sudan	11.009	1,52	654	0,09
Rosja Sow.	5.320	0,74	—	—
Argentyna	3.264	0,45	2.828	0,40
Paragway	2.258	0,31	—	—
Nigeria	1.419	0,20	300	0,04
Kenia i Uganda	1.185	0,16	238	0,03
Chiny	779	0,11	—	—
Meksyk	678	0,09	1.019	0,14
Indie Holenderskie	194	0 03	—	—
Rodezja Połudn.	138	0,02	—	—
Niassa Bryt.	101	0,01	402	0,06
Indochiny	52	—	—	—
Syria	—	—	112	0,02
Inne kraje	—	—	2.645	0,37
	723.559	100,00	707.226	100,00

×) Główny Urząd Statystyczny nie notował w tych latach wartości handlu zagranicznego.

by the economic depression that effected nearly the whole world after 1928. Since 1932 cotton imports have again shown a steady increase year after year.

The development of the cotton importation for the Polish industry is shown by the following table:

The Importation of Raw Cotton into Poland:

Year	Weight in Quintals	Value in thous. of Złoty
1920	228.799	×
1921	366.511	×
1922	574.102	112.443
1923	519.565	141.969
1924	428.474	152.533
1925	547.729	176.188
1926	578.811	252.818
1927	736.659	280.767
1928	710.894	311.816
1929	604.663	256.748
1930	557.680	189.659
1931	535.067	121.561
1932	495.217	84.137
1933	584.232	94.624
1934	659.994	111.068
1935	657.391	112.806
1936	707.226	122.978
1937	723.559	132.732
I. half 1938	384.298	64.552

The table above shows that the imports of raw cotton in the times since the crisis are increasing every year and it may be expected that at the end of 1938 the figure of the year 1927, hitherto the highest, will be surpassed. The raw cotton imports vary increasingly with regard to their country of origin. In 1936 only about 13 countries exported cotton to Poland, in 1937 this figure rose to 19.

The raw cotton imports according to country of origin in 1937 were as follow:

Country of Origin	1937 Weight in Quintals	%	1936 Weight in Quintals	%
U. S. A.	388.879	53,75	472.673	66.84
British India	97 265	13,44	83.661	11,83
Egypt	74.333	10,27	79.659	11,26
Brazil	66.685	9,22	27.985	3,96
Belgian Congo	44.815	6,20	23.407	3,31
Peru	12.668	1,75	11.643	1,65
Turkey	12.516	1,73	—	—
Sudan	11.009	1,52	654	0,09
Soviet Russia	5.320	0,74	—	—
Argentine	3.264	0,45	2.828	0,40
Paraguay	2 258	0,31	—	—
Nigeria	1.419	0,20	300	0,04
Kenya and Uganda	1.185	0,16	238	0.03
China	779	0,11	—	—
Mexico	678	0,09	1.019	0,14
Dutch East Indies	194	0,03	—	—
Southern Rhodesia	138	0,02	—	—
British Nyassaland	101	0,01	402	0.06
Indo-China	52	—	—	—
Syria	—	—	112	0,02
Other Countries	—	—	2.645	0,37
	723.559	100,—	707.226	100,—

× The Central Board of Statistics did not note in these years the value of the foreign trade.

W porównaniu z rokiem 1936 import bawełny surowej ze Stanów Zjednoczonych A. P. i Egiptu wykazuje w roku 1937 nie wielki spadek, na korzyść takich krajów jak: Indie Bryt., Brazylia, Kongo Belg. itp.

W zależności od części świata import bawełny w r. 1937 w porównaniu do roku 1936 kształtuje się w liczbach względnych następująco:

	1937	1936
Ameryka	65,57%	72.98%
Afryka	18,38%	14,81%
Azja	16,05%	11,84%
Różne części świata	—	0,37%

Z powyższego wynika, że Ameryka jako dostawca bawełny surowej dla Polski traci na odbiorcy na korzyść Afryki i Azji. Jest to niewątpliwie przyczyną stosowanego prawie powszechnie a m. in. i przez Polskę systemu kompensacyjnego.

Udział portów polskiego obszaru celnego Gdańska i Gdyni odgrywa w imporcie bawełny surowej na potrzeby polskiego przemysły włókienniczego coraz większą rolę. Udział ten do r. 1930 był jednak minimalny, zwiększać się zaczyna dopiero po r. 1930 w miarę przyspasabiania portu gdyńskiego tak pod względem technicznym jak i handlowym, tak, że dziś porty p. o. c. a specjalnie Gdynia obsługują import bawełny surowej do Polski prawie w 100%.

Wzrost udziału portów p. o. c. w obsłudze importu bawełny kształtował się w sposób następujący:

Import bawełny surowej przez Gdańsk i Gdynię

(wg. Gł. U. St.)

Lata	Cały import	przez Gdańsk	%	przez Gdynię	%
1925	547.729	20	—	—	—
1926	578.811	9.249	1,60	—	—
1927	736.659	3.049	0,41	—	—
1928	710.894	3.826	0,54	—	—
1929	604.663	3.869	0,64	—	—
1930	557.780	7.432	1,33	1.646	0,30
1931	535.067	5.808	1,09	50.007	9,35
1932	495.217	4.093	0,83	169.117	34,15
1933	584.232	1.244	0,21	577.497	98,85
1934	659.994	1.330	0,20	656.055	99,40
1935	657.391	6	—	656.550	99,87
1936	707.226	—	—	707.221	99,99
1937	723.559	365	0,05	723.194	99,95

Jak wynika z powyższego zestawienia, Gdańsk w imporcie bawełny do Polski odgrywa minimalną rolę, sprowadzającą się niemal do zera. Cały natomiast ciężar importu bawełny do Polski spoczywa na porcie gdyńskim, który, dzięki istniejącym po temu urządzeniom, stał się dziś nie tylko portem bawełnianym dla Polski, ale i punktem zbiorczo-rozdzielczym bawełny idącej na potrzeby krajów leżących zarówno na dalszym zapleczu portu, jak i w jego sferze gospodarczych wpływów.

Całkowity import bawełny przez port gdyński obejmujący nie tylko bawełnę dla potrzeb polskiego przemysłu włókienniczego, lecz także dla potrzeb krajów, które w dziedzinie bawełny korzystają z usług portu gdyńskiego, kształtował się następująco:

In comparison with the previous yar the imports of raw cotton from the U.S.A. and Egypt in 1937 show a small decrease to the advantage of such countries as British India, Brazil, Belgian Congo and others.

Arranged according to continents the cotton imports of 1937 show in comparison with those of 1936 the following figures:

	1937	1936
America	65,57%	72,98%
Africa	18,38%	14,81%
Asia	16,05%	11,84%
Different Parts of the World	—	0,37%

Hence it may be concluded that America as a purveyor of raw cotton to Poland loses her customers in favour of Africa and Asia.

The reason for this doubtless lies in the system of compensation introduced into Poland, as it is at present commonly applied in most countries.

The participation of the ports of the Polish customs-district, Gdynia and Danzig, assumes more and more importance in the importation of raw cotton for the needs of the Polish textile industry. However the share of the Polish ports was at a minimum till 1930, and began to increase only after that year in the same measure, as the port of Gdynia became adapted to this purpose with regard to its technical construction and commercial facilites. At present the two ports, particularly Gdynia, handle almost a hundred per cent of the service of raw cotton importation into Poland.

The increase in the participation of the Polish customs-district in the service of cotton importation assumed the following proportions:

Imports of Raw Cotton through Gdynia and Danzig

(according to the Central Board of Statistics)

Year	Total Imports	through Danzig	%	through Gdynia	%
1925	547.729	20	—	—	—
1926	578.811	9.249	1,60	—	—
1927	736.659	3.049	0,41	—	—
1928	710.894	3.826	0,54	—	—
1929	604.663	3.869	0,64	—	—
1930	557.780	7.432	1,33	1.646	0,30
1931	535.067	5.808	1,09	50.007	9,35
1932	495.217	4.093	0,83	169.117	34,15
1933	584.232	1.244	0,21	577.497	98,85
1934	659.994	1.360	0,20	656.055	99,40
1935	657.391	6	—	656.550	99,87
1936	707.226	—	—	707.221	99,99
1937	723.559	365	0,05	723.194	99,95

It is evident from the above classification, that Danzig has now a minimum share in the cotton imports into Poland, a share which recedes almost to nothing. The whole charge of cotton importation into Poland lies upon the port of Gdynia, which has become — owing to its adaptation to this purpose — not only the cotton port for Poland, but at the same time a collecting and distributing centre for cotton destined to supply the demand both of the remote interior and of countries lying within the sphere of its economic influence.

The total cotton imports through the port of Gdynia including not only cotton for the needs of the Polish textile industry, but also for those of the countries having recourse to the services of our port for the cotton importation, were as follow:

Import bawełny surowej przez port gdyński

(wg. danych Urzędu Morskiego)

Lata	waga w ton.	Lata	waga w ton.
1929	205	1934	81.929
1930	564	1935	84.381
1931	6.063	1936	91.781
1932	26.839	1937	93.013
1933	77.733	I. pół. 1938	46.930

O roli portu gdyńskiego, jako punktu zbiorczo-rozdzielczego i tranzytowego dla bawełny, mówią nie tylko stale rosnące obroty tym surowcem, lecz także stopień udziału portu gdyńskiego w dystrybucji tego surowca na kraje naddunajskie, tudzież kraje leżące nad Bałtykiem. Dotychczasową współpracę wspomnianych krajów z portem gdyńskim, ilustruje następujące zestawienie:

Reeksport bawełny w poszczególnych latach

	1937	1936	1935	1934	1933	1932	1931
Czechosłow.	9.363	12.901	12.720	12.312	8.917	1.855	—
Dania	5	1	4	4	2	—	—
Estonia	1.129	487	253	331	318	10	39
Finlandia	716	492	215	1	25	4	—
Litwa	300	238	219	121	—	—	—
Łotwa	1.027	581	273	46	35	—	—
Szwecja	835	128	10	79	86	1	10
Różne	617	768	278	256	25	32	—
	13.992	15.596	13.972	13.150	9.408	1.902	53

W powyższym zestawieniu zwraca uwagę, szczególnie od roku 1934 począwszy, tempo wzrostu reeksportu bawełny surowej.

Niezmiernie doniosłą sprawą, sprzyjającą utrwalaniu się portu gdyńskiego, jako portu bawełnianego na Bałtyku było zorganizowanie odpowiedniego składowania tudzież administrowania ogromnymi zapasami surowca bawełnianego. Stworzony został z inicjatywy Banku Gospodarstwa Krajowego, Oddział w Gdyni, z dniem 1 marca 1934 roku koncesjonowany Dom Składowy, którego celem jest przyjmowanie na skład bawełny do swych magazynów, ubezpieczenie jej, wydawanie imiennych zaświadczeń składowych (rewersów na zlecenie) oraz warrantów. Bank Gospodarstwa Krajowego, oddział w Gdyni dysponuje w tym celu trzema magazynami bawełnianymi o łącz-

Imports of Raw Cotton through the Port of Gdynia

(according to the Statement of the Sea Office)

Year	Weight in Tons	Year	Weight in Tons
1929	205	1934	81.929
1930	564	1935	84.381
1931	6.063	1936	91.781
1932	26.839	1937	93.013
1933	77.733	I. half 1938	46.930

As for the rôle of the port of Gdynia as a centre for collection, distribution and transport of cotton, we may refer not only to the constantly increasing turnover in this raw material, but also to the degree of participation of our port in the distribution of this raw material to the Danube basin, as well as to the Baltic countries.

The hitherto-existing collaboration of the lands mentioned with the port of Gdynia may be illustrated by the following statement:

Reexportation of Cotton in the Separate Years

Year / Country	1937	1936	1935	1934	1933	1932	1931
Czechosl.	9.363	12.901	12.720	12.312	8.917	1.855	—
Denmark	5	1	4	4	2	—	—
Estonia	1.129	487	253	331	318	10	39
Finland	716	492	215	1	25	4	4
Lithuania	300	238	219	121	—	—	—
Latvia	1.027	581	273	46	35	—	—
Sweden	835	128	10	79	86	1	10
Various	617	768	278	256	25	32	—
	13.992	15.596	13.972	13.150	9.408	1.902	53

In the above statement the increasing rate of re-exportation of raw cotton, especially since 1934, is most remarkable.

A matter of paramount importance, promoting the maintenance by the port of Gdynia of its rank as the cotton import harbour on the Baltic Sea, was the organisation of the appropriate storage accomodation and the administration of the enormous stocks of raw cotton. At the instigation of the Gdynia branch of the Bank Gospodarstwa Krajowego on the 1st of March 1934 a licensed storehouse was established for the purpose of receiving cotton for storage, insurance and the drawing up of non-transferable receipts (reversions to order) and warrants. The Branch of the Bank Gospodarstwa Krajowego in Gdynia disposes for this



Przeładunek bawełny ze statku

PORT GDYNIA



Wnętrze magazynu bawełnianego

nej powierzchni użytkowej 31.351 m². Urządzenia magazynowe w porcie gdyńskim (Wolna Strefa), którymi dysponuje B. G. K. są następujące:

1) Magazyn nr. VI (manipulacyjny) o powierzchni użytkowej 11.692 m² i zdolności maksymalnego obciążenia ładunkiem do 35.000 ton;

2) Magazyn nr. VII (długoterminowy) o powierzchni użytkowej 8.171 m² i maksymalnym obciążeniu ładunkowym do 24.500 t;

3) Magazyn nr. IX (długoterminowy) o pow. użytk. 11.488 m² i maksymalnym obciążeniu ładunkiem do 34.465 ton.

W magazynie nr. VI dokonywuje się wszelkich czynności technicznych, związanych z wyładunkiem i magazynowaniem bawełny, ciągnieniem prób, klasyfikowaniem itd. Magazyny nr. VII i IX służą dla długoterminowego składowania bawełny.

Port gdyński staje się również punktem handlowym w zakresie bawełny. Istnieje bowiem już na terenie Gdyni 5 samodzielnych firm bawełnianych, zajmujących się importem bawełny i 6-ta jest w stadium organizacji. Firmy te są następujące:

1) Ex-Import S. A. w Gdyni.
2) Gdyńskie Towarzystwo Handlu Zamorskiego Sp. z o. o. (Dom Bawełny) w Gdyni.
3) Gdyńskie Towarzystwo Importu Bawełny Sp. z o. o. w Gdyni.
4) Emilian Bobkowicz i S-ka, Spółka Komandytowa w Gdyni.
5) Emilian Bobkowicz w Łodzi, Oddział w Gdyni.

Ponadto w toku organizacji znajduje się firma Herman Winter, która likwiduje swą centralę w Łodzi i przenosi ją do Gdyni.

Uwieńczeniem działalności nad ugruntowaniem portu gdyńskiego, jako portu bawełnianego na Bałtyku, jest powstanie w Gdyni arbitrażu bawełnianego, którego uroczyste otwarcie nastąpi w dniu 26 września br. Arbitraż bawełniany posiadał będzie nie tylko znaczenie prestiżowe ale i rzeczowe.

Działalność tego arbitrażu w Gdyni wpłynie niewątpliwie na całkowite usamodzielnienie się rynku bawełnianego od zagranicy, a zarazem stanowi ostatni etap do powstania w niedalekiej przyszłości giełdy bawełnianej w Gdyni.

purpose of three cotton warehouses of 31.351 sq. ms. total surface, and fit for use. The fittings of the warehouses in the free port of Gdynia, which are at the disposal of the B. G. K., are the following:

1) Warehouse No VI (short term storage) with an available surface of 11.692 sq. ms. and maximum loading-capacity of 35.000 tons.

2) Warehouse No VII (long term storage) with an available surface of 8.171 sq. ms. and maximum loading-capacity of 24.500 tons.

3) Warehouse No IX (for long term storage) with an available surface od 11.488 sq. ms. and maximum loading-capacity of 34.465 tons.

In warehouse No VI are executed all the technical manipulations connected with the unloading and storing of cotton, testing, classification etc. Warehouses Nos. VII and IX serve for long term storage of cotton.

The port of Gdynia thus becomes a cotton market. There already exist in Gdynia five independent firms, dealing in cotton imports and a sixth is in a state of organisation. The firms trade under the following styles:

1) Ex-Import S. A. in Gdynia
2) Gdyńskie Towarzystwo Handlu Zamorskiego Ltd. (Dom Bawełny) in Gdynia
3) Gdyńskie Towarzystwo Importu Bawełny Ltd. in Gdynia
4) Emilian Bobkowicz i S-ka Ltd. in Gdynia
5) Emilian Bobkowicz in Łódź, Branch in Gdynia.

Besides these the firm of Herman Winter is closing its head office in Łódź, and its removal to Gdynia is being arranged.

The crowning act in the confirmation of Gdynia as a cotton port is the erection there of the Cotton Arbitrage, whose solemn opening ceremony will take place on September 26th this year. The Cotton Arbitrage will be not only of great importance to the „prestige" of Gdynia, but also of material importance.

The activity of this arbitrage in Gdynia will without doubt have a great influence in freeing our cotton market from dependence of foreign countries and forms at the same time the last stage before the early erection of the Cotton-Exchange in this town.

ZYGMUNT TYMIŃSKI

Zagadnienia łódzkiego przemysłu bawełnianego

Jedną z najpoważniejszych gałęzi gospodarstwa narodowego Polski jest niewątpliwie przemysł włókienniczy, zgrupowany w trzech najpoważniejszych ośrodkach: Łódź i okolice, Białystok oraz Bielsk i okolice.

Najdonioślejszą rolę odgrywa tu bez wątpienia Łódź. W roku ubiegłym minęło sto lat od chwili, kiedy mała osada, licząca około 1 tys. mieszkańców otrzymuje pierwszą maszynę przędzalniczą, sprowadzoną przez Ludwika Geyera, twórcę jednego z najpoważniejszych zakładów przemysłu włókienniczego współczesnej Łodzi. Ten polski Manchester jest dziś wielkim miastem, liczącem ok. 700 tys. ludzi, a więc drugim z rzędu co do wielkości po Warszawie. Wspaniały ten rozwój Łódź zawdzięcza przede wszystkim przemysłowi przędzalniczemu bawełnianemu i wełnianemu a zwłaszcza bawełnianemu.

Już w latach przedwojennych przemysł łódzki opanował w zupełności nie tylko miejscowy rynek ówczesnego Królestwa Kongresowego, ale sięgnął po odległe rynki cesarstwa rosyjskiego, a nawet chińskie i japońskie. Nastawiony na poważny eksport przemysł ten w pierwszych latach odrodzonej Rzeczypospolitej znalazł się w nader krytycznym położeniu. Reminescencje wojny i zmienione granice zmuszały do nowej organizacji przemysłu. Z impasu tego przemysł łódzki wyszedł obronną ręką i to w stosunkowo krótkim czasie. W 1914 roku przemysł włókienniczy zatrudnia 64 tys. robotników, w roku 1920, latach panującej na ziemiach polskich wojny polsko-bolszewickiej już tylko 30.7 tys. rob., w 1937 roku przewyższa dawną przedwojenną liczbę, zatrudniając około 103.5 tys. robotników.

Do najpoważniejszych zakładów włókienniczych współczesnej Łodzi zaliczyć należy (w kolejności porządkowej zatrudnionych robotników) przede wszystkim:

1) Scheibler & Grohman S. A., zatrudniających ok. 10 tys. robotników,
2) Manufaktura Widzewska S. A., ok. 9 tysięcy robotników,
3) J. K. Poznański S. A. — ok. 5 tys. robotników,
4) Ludwik Geyer S. A. — ok. 4,5 tys. robotników,
5) Allart Rousseau & Co., S. A. — ok. 3 tys. rob.,
6) Leonhardt, Woelker & Girbardt S. A. — około 2 tys. robotników,
7) Karol Eisert S. A. — ok. 1,5 tys. robotników itd.

W dawnym Królestwie wyrabiane były tkaniny bawełniane grube, gładkie i drukowane do wyrobu ubrań, używanych w Rosji środkowej i na wschodzie. Stąd zaniedbywano wytwórczości przędzy bawełnianej numerów wyższych. Odrodzona Polska spowodowała przestawienie tej produkcji na lepsze gatunki. Rynek wewnętrzny żądał cieńszych numerów przędzy i cieńszych tkanin. Produkcja staje się wskutek tego bardziej różnorodna i wielkie przedsiębiorstwa łódzkie zmuszone są do zarzucenia masowej produkcji tkanin jednostajnych i przestawienie się na wyrób większej ilości gatunków tkanin. O ile dawniej duże partie jednostajnych tkanin wytwarzanych przez łódzkie przedsiębiorstwa łatwo było umieścić na rynku rosyjskim, na którym ginęły one zresztą w powodzi wielu innych gatunków, to wymagania rynku polskiego szły po zupełnie innej linii. Należało dostarczać na ten rynek nie tylko lepsze gatunki, ale zwiększyć również bardzo poważnie różnorodność deseni. Stąd w przemyśle włókienniczym Łodzi zaczęły mieć miejsce pewne zmiany na niekorzyść mniejszych zakładów pracy.

Struktura przemysłu włókienniczego Łodzi*) oparta jest z jednej strony na zakładach wielowydziałowych, tj. posiadających własne przędzalnie, tkalnie itp., z drugiej zaś strony na zakładach przetwórczych (tkalniach) nie posiadających własnych przędzalni. O ile pierwszą grupę stanowią większe zakłady przemysłowe, to drugą grupę stanowią zakłady znacznie mniejsze. W produkcji obu tych grup zaczęły ostatnio zachodzić pewne zmiany. Punkt ciężkości produkcji począł się przesuwać ku wielkiemu przemysłowi, zwiększając wzrost zużycia przez zakłady wielowydziałowe przędzy na potrzeby własne. Nie mogło to naturalnie zostać bez wpływu na sytuację w zakresie dostatecznego zaopatrywania się w przędzę zakładów, przetwarzających tę przędzę, zwłaszcza przy jednoczesnym wzroście zapotrzebowania na artykuły włókiennicze. Oprócz tych dwóch grup możnaby jeszcze wyeliminować trzecią grupę zakładów-przędzalni. Przemysł bawełniany łódzki tworzy więc trzy rodzaje przedsiębiorstw:

1) Czyste przędzalnie, a więc przedsiębiorstwa nie mające własnych tkalni. Przedsiębiorstwa te sprzedają wyprodukowaną przędzę, czasami zaś podejmują się za wynagrodzeniem wyrobienia przędzy z danej im cudzej bawełny. Bardzo często wydzierżawiają obcemu przedsiębiorstwu swą przędzalnię.

Są to naogół mniejsze zakłady, zadowalające się mniejszym zyskiem i pracujące na dwie zmiany. System ten pozwala na znaczne obniżenie kosztów własnych. Przedsiębiorstwa te są dostawcami przędzy dla małych czystych tkalni, przemysłu dzianego itp.

2) Czyste tkalnie — są to mniejsze przedsiębiorstwa, pracujące na własny rachunek, bądź też zarobkowo, przerabiając za wynagrodzeniem, dostarczoną

*) Struktura gospodarcza Jeskiego i H. Tenenbauma.



Gen. dr Feliks Maciszewski
Prezes Zrzeszenia Interesantów Handlu Bawełną w Gdyni

im przędzę na tkaniny. W obu wypadkach dostawcami przędzy są czyste przędzalnie i wielkie przedsiębiorstwa przędzalniczo-tkackie. Mając niewielkie koszta handlowe i nieznaczne wydatki administracyjne czyste tkalnie zadowalają się naogół małym zyskiem. Przedsiębiorstwa te pracują na zlecenie kupców, orientujących się w charakterze różnorodnego popytu i dających im zamówienie na towar często bardzo zindywidualizowany, w przeważnej mierze nawet gorszy i tańszy od tkanin z wielkich tkalni.

3) Przędzalnie-tkalnie są to więc przedsiębiorstwa mieszane, mające własne przędzalnie i własne tkalnie.

Wśród powyższych przedsiębiorstw możnaby odróżnić dwie odrębne grupy. Pierwszą grupę stanowią duże przedsiębiorstwa, posiadające rozmiary przędzalń równe rozmiarami ich tkalni. Stąd przy zatrudnieniu tkalni na jedną zmianę wystarcza uruchomienie przędzalni również na jedną zmianę. Bardzo często przedsiębiorstwa te, nie zatrudniając własnych tkalni znaczną część wyprodukowanej przędzy sprzedają czystym tkalniom. Przedsiębiorstwa te mają przewagę nad mniejszymi, gdyż bardziej nadają się do masowej produkcji. Produkując naogół jednostajny towar z chwilą popytu na rynku na towar różnorodny odczuwają poważną trudność w zbyciu swoich produktów.

Do drugiego typu zaliczyć należy przędzalnie-tkalnie, tak urządzone, że dla pokrycia zapotrzebowania pracującej na jedną zmianę tkalni, potrzebne jest uruchomienie przędzalni na dwie zmiany. Przedsiębiorstwa te zużywają całkowicie wyprodukowaną przez siebie przędzę i nie zajmują się jej sprzedażą. Są to przedsiębiorstwa daleko mniejsze, aniżeli należące do pierwszej grupy. Sytuacja ich zbliżona jest do sytuacji małych czystych tkalni, produkujących towar bardziej różnorodny. Stąd większa łatwość w rozmieszczaniu towaru na rynku. Nie zakupują one przędzy, która kosztuje znacznie drożej, aniżeli wyprodukowana na drugą zmianę we własnych zakładach. Koszty przędzy przy produkcji na drugą zmianę są w zasadzie znacznie niższe, aniżeli w przędzalni, pracującej na jedną zmianę.

Jak doniosłą rolę odgrywa obecnie łódzkie włókiennictwo bawełniane w ogólnym przemyśle włókienniczym Polski, najlepiej zilustruje to porównanie ogólnej ilości wrzecion przędzalniczych w działach (1937 r.): bawełnianym, wełnianym, lnianym, jutowym i konopnym w ilości 2750.1 tys. z 1903.5 tys. wrzecion wyłącznie bawełnianych. Wrzeciona bawełniane stanowią ok. 70% ogólnej ilości wszystkich wrzecion. Ostatnie lata wykazały tu pewien nieznaczny wzrost ilości wrzecion bawełnianych oraz spadek krosien w oddziałach tkackich (wg. Małego Rocznika Statystycznego):

	Wrzeciona baweł. w przędz. (w tys.)	Krosna baweł. w tkalniach
1936 r.	1834.0	47.6
1935 r.	1870.4	47.1
1929 r.	1903.5	46.6

W końcu 1937 r. w 501 zakładach (powyżej 20 robotników) przemysłu włókienniczego Polski zatrudnionych było 126.665 robotników.

Tendencje rozwojowe **produkcji przemysłu włókienniczego** wyjaśni poniższe zestawienie (wg. Małego Rocznika Statystycznego):

	1937 (tony)	1936
Przędza baw. cienko przędna ogółem	61.650	59.630
Przędza jutowa	13.730	15.461
Tkaniny i worki jutowe	11.450	13.239
Nici	1.086	924
Stożki wełniane (1000 szt.)	6.300	7.111

Dominującą rolę odgrywa tu naturalnie produkcja przędzy bawełnianej cienkoprzędnej, będącej produktem wyjściowym dla całego szeregu tkanin. Do napoważniejszych swych wyrobów poza wspomnianą już przędzą Łódź zalicza: tkaniny bawełniane, wełniane, wyroby dziane (pończochy, skarpetki itp.), materiały filcowe, odzież, kapelusze, stożki do kapeluszy, berety itp. Wartość całej tej produkcji wynosiła w 1936 r. około 350 milionów złotych.

Przemysł włókienniczy łódzki oparty jest na importowanych surowcach zagranicznych, przede wszystkim bawełnie i wełnie: są to surowce najbardziej cenne, odgrywające doniosłą rolę w bilansie handlowym Polski. Przywóz surowców włókienniczych łącznie z półfabrykatami i wyrobami włókienniczymi gotowymi stanowi 31% wartości całego przywozu do Polski. W 1937 roku wartość importu surowców włókienniczych i wyrobów z nich wyniosła 347.791 tys zł. Dominującą pozycję stanowi tu naturalnie przywóz bawełny sur. W 1937 r. przywóz bawełny sur. łącznie z odpadkami przedstawiał wartość 142.280 tys. złotych (78.125 t.). Niemal cały ten import odbywa się obecnie przez port gdyński, będący również bramą wypadową coraz lepiej rozwijającego się eksportu produktów łódzkiego włókiennictwa. Od szeregu lat przemysł włókienniczy łódzki nie tylko zaspokoił w zupełności rynek krajowy, ale sięgnął po rynki zagraniczne. Eksport ten jest na najlepszej drodze swego rozwoju, podobnie zresztą, jak i całego przemysłu włókienniczego.

Kształtowanie się ogólnego eksportu tkanin w okresie ostatnich czterech lat ilustruje poniższe zestawienie (wg. Gł. U. St.):

Eksport tkanin

	Waga (kwint.)	Wartość (1000 zł)
1934	45.595	15.914
1935	50.505	13.705
1936	52.148	16.066
1937	53.593	25.547

Wyniki osiągnięte przez polski przemysł włókienniczy w 1937 roku na odcinku eksportowym są szczególnie korzystne i wiążą się nie tylko z przebiegiem ogólnej koniunktury światowej, lecz i z poprawą warunków natury wewnętrznej. Uproszczenia w dziedzinie administracji handlu zagranicznego na odcinku włókienniczym, dążność poszczególnych firm do zdobywania jak największej ilości dewiz, by móc nimi swobodniej dysponować przy zakupie surowców oraz korzystać z dodatkowych przydziałów surowców dla rynku wewnętrznego wzamian za odpowiedni eksport i wreszcie posunięcia natury organizacyjnej skutecznie zmierzające do tworzenia t. zw. branżowych porozumień w poszczególnych działach eksportu włókienniczego musiało przyczynić się do wzmożenia eksportu. Na rynkach zbytu natomiast eksport włókienniczy miał do zwalczania podobnie jak i w latach ubiegłych znane utrudnienia w postaci reglamentacji towarowej i dewizowej, poważną konkurencję, nie tylko japońską, czeską i włoską, dążącą zapamiętale do zdobycia po raz wtóry utraconych podczas wojny abisyńskiej pozycyj, a ponadto i konkurencję niemiecką.

Najpoważniejszą pozycją łódzkiego eksportu włókienniczego jest wełniana przędza czesankowa oraz odzież, poczem dopiero idą tkaniny bawełniane i odpadkowe, wełniane itp.

Strukturę i wielkość łódzkiego eksportu włókienniczego ilustruje poniższe zestawienie wg. danych Delegatury P. I. E. w Łodzi:

Nazwa towaru	1936		1937			
	tony	tys. zł	tony	wskaźnik 1936 = 100	tys. zł	wskaźnik 1936 = 100
Przędza	**1.175**	**10 048**	**1.452**	**123.6**	**15.015**	**149.4**
wełniana czesankowa	992	9 534	1 447	145 9	15.001	157.3
zgrzebna	5	38	1	20.0	10	26.3
bawełniana i odp.	178	476	4	2.2	4	0.8
Tkaniny	**974**	**5.641**	**1.979**	**203 2**	**10.836**	**192 1**
wełniane (czes. i zgrzeb.) . . .	178	2 212	259	145.5	3.293	149 5
półwełniane (dywany)	33	148	129	390 9	597	403 7
bawełniane i odp.	761	3.245	1.589	208.8	6 896	212 5
jedwabne i półjedw.	2	36	2	100 0	50	138 9
Dziane materiały						
i wyroby z nich	**119**	**553**	**78**	**65.5**	**701**	**126.8**
wełniane	0.4	6	1	250.0	15	250.0
bawełniane i odp.	118	519	75	63.6	647	124.7
jedwabne i półjedw.	1	28	2	200 0	39	139 3
Odzież						
(bawełniana), wełniana, odpadki						
i bielizna	**1 392**	**6 762**	**1 332**	**95.9**	**7 368**	**109 0**
materiały filcowe	47	383	23	48.9	212	55.4
stożki wełniane i kapelusze . . .	37	459	38	102.7	574	125.1
berety	24	310	2	8.3	31	10 0
Ogółem . . .	**3 768**	**24 156**	**4.904**	**130.1**	**34.737**	**143.8**

Łódzki eksport włókienniczy

Największy wzrost eksportu w roku ubiegłym wykazały przede wszystkim tkaniny, a w szczególności tkaniny półwełniane, najsłabsze natomiast rezultaty daje eksport przędzy bawełnianej i odpadkowej. Jednym z najbardziej wartościowych artykułów eksportu włókienniczego łódzkiego jest przędza czesankowa, wywożona szczególnie intensywnie na rynki poza-europejskie. Na poważne trudności napotyka ostatnio eksport odzieży, podobnie, jak filców i beretów.

Do najpoważniejszych odbiorców produktów włókiennictwa łódzkiego należą nadal kraje europejskie, aczkolwiek w roku minionym dał się zaobserwować spadek udziału krajów europejskich na korzyść krajów poza-europejskich.

Łódzki eksport włókienniczy według rynków zbytu

(Wg. danych Delegatury P. I. E. w Łodzi)

Rynki zbytu	1936				1937			
	tony	udział %	w tys. zł	udział %	tony	udział %	w tys. zł	udział %
kraje europejskie	2 405	63 8	15 911	65 8	2 572	52.4	19 055	54.9
	100.0		100.0		106.9		119.8	
kraje pozaeuropejskie . . .	1 363	36 2	8 245	34 2	2 332	47 6	15 682	45.1
	100.0		100 0		171.1		190 2	
w tym:								
Afryka	900	23 9	4 571	18 9	1 302	26.5	6 558	18 9
Azja	229	6 1	1 634	6 9	368	7.5	2 440	7 0
Ameryka Płn. i Śr. . . .	126	3.4	1 300	5 4	170 10	3.5 0.2	2 321 52	6.7 0 1
Ameryka Połudn.	105	2.8	719	3	477	9.8	4 302	12.4
Oceania	3	0	21	0	2	0	9	0
Ogółem . . .	3 768	100	24 156	100	4 904	100.0	34 737	100.0
	100 0		100 0		130.1		143 8	

Uwaga: Transporty sprzedane „fob“ porty europejskie bez podania krajów przeznaczenia zaliczono do wywozu do krajów europejskich mimo, iż część z nich niewątpliwie docierała do krajów zamorskich.

Cały ten eksport jeżeli chodzi o rynki zamorskie odbywa się ostatnio niemal w 90% przez port gdyński.

Trwałe są węzły, łączące Gdynię z Łodzią. Może najdobitniej świadczyć o tym stwierdzenie faktu, iż ściągnięcie do Gdyni surowców włókienniczych zdecydowało o wzroście średniej wartości tony importowanej przez ten port (z 296 zł w 1928 r. do 498 zł w 1936 r. oraz 516 zł w 1937 r.).

Grupa surowców włókienniczych ma bardzo poważny wpływ na wartość nie tylko samego importu przez Gdynię, lecz i ogólnych obrotów portu gdyńskiego. Wszak wartość importowanych surowców włókienniczych i wyrobów z nich stanowi ok. 21% wartości ogólnych obrotów portu tj. przywozu zam. i wywozu zam. łącznie.

Już analiza najciekawszych odcinków łódzkiego przemysłu włókienniczego daje obraz zrealizowanych osiągnięć, a nawet możliwości dalszej ekspansji. A możliwości te są duże. Wszak b. Królestwo Kongresowe w 1911 r. importowało 728.582 kwintali, podczas gdy przemysł włókienniczy odrodzonego Państwa Polskiego dopiero w 1937 r. przewyższył nieznacznie 1911 r., wykazując przywóz bawełny sur. łącznie z odpadkami w wysokości 78.125.9 ton.

Gatunki bawełny



Gossypium arboreum, Upland, Sakel, Makko, Surat, Allen, — i wiele jeszcze innych nazw słyszy się, gdy mowa o bawełnie. W rozmowie potocznej, w przędzalni uważa się te nazwy jako określenia „gatunków". Wtajemniczeni wiedzą, że np. „Sakel" — to wyborowa bawełna egipska, a „Surat" to bawełna indyjska. Mało zaś ludzi w Polsce wie, że np. Allen — to amerykańska bawełna Upland i że nie każda bawełna Upland jest równocześnie bawełną Allen. — A nazwy łacińskie? — Czy np. *Gossypium barbadense* jest identyczna z „gatunkiem" Surat? — Jaka nazwa łacińska będzie odnosiła się do bawełny Allen, do Upland, do Maarad?

Niewątpliwie te i podobne pytania stawiało sobie wiele osób, nie znajdując na nie odpowiedzi. — Polska literatura o bawełnie prawie nie istnieje.

Wobec czego niewątpliwie posiadać będzie pewną wartość próba przedstawienia w ogólnych zarysach wzajemnego stosunku nazw bawełny w rodzaju tych, jakie wymieniłem na początku, a więc nazw gatunków odmian, ras i mieszańcy oraz handlowych określeń różnych rodzajów bawełny. Zanim jednak do tego przystąpię, zmuszony jestem bardzo krótko opisać roślinę, której gatunki mam przedstawić.

Botanicy zaliczają bawełnę, zwaną także bawełnicą, do rodziny Ślazowatych *(Malvaceae),* do której należy m. in. nasz ślaz *(Malva).* W tej wielkiej rodzinie bawełna tworzy oddzielny rodzaj *(genus Gossypium).* — Najczęściej spotyka się bawełnę jako krzew. Liście jej są podzielone na 3—5, nawet 7 klap. Kwiat jest duży, barwny, najczęściej żółty, czasem biały, lub czerwony. Płatki białych lub żółtych kwiatów posiadają niekiedy t. zw. paznokcie, czyli dolne części czerwone. Charakterystyczny jest dla kwiatu bawełny duży kieliszek, czyli trzy listki, otaczające mały kielich i wszystkie pięć płatków korony. Drugą charakterystyczną cechą bawełny jest to, że t. zw. miód znajduje się nie tylko w kwiecie, lecz również na liściach — i to w maleńkich nieckowatych zagłębieniach na jednym lub kilku nerwach liści. — Owocem jest kończasta torebka kształtu jajowatego, podzielona na 3—5 komór. W nich znajdują się ciemno-brunatne nasiona, częściowo, lub w całości gęsto porosłe białymi lub barwnymi, krótkimi włoskami, stanowiącymi meszek — oraz długimi **włosami**, tworzącymi runo. Czasem są nasiona nagie, czyli nie posiadające meszku. Długie włosy, niewłaściwie nazywane włóknami, stanowią cenny surowiec przędzalniczy — bawełnę. — Torebki są zielone, w miarę jednak dojrzewania przybierają kolor brunatny i wreszcie pod naporem wydłużających włosków (włókien) pękają. Wówczas rolnik przystępuje do **zrywania** (picking). Po oddzieleniu nasion od włosów, czyli odziarnieniu (ginning) tworzy się z tych ostatnich bele i sprzedaje.

W ciągu wieków warunki uprawy bawełny ulegały licznym zmianom. Kultura jej rozszerzała się na różne kraje o odmiennych warunkach i udoskonalała się z biegiem czasu; — tu i owdzie, wskutek corocznego uprawiania tej rośliny na uboższych glebach następowało po latach ich wyjałowienie, wywierające ujemny wpływ na wegetację; — przez nieuwagę, nieświadomość, czy mimo woli mieszano nasiona z okolic o różnych warunkach wegetacyjnych. Te i inne przyczyny wywarły duży wpływ na roślinę: spowodowały w pewnych wypadkach rozwinięcie się niektórych jej cech, w innych wypadkach wywołały ich zanik. Tak się działo z bawełną, której ojczyzną są Indie Bryt. — i takim samym zmiennym warunkom ulegała bawełna amerykańska. Powstały więc wśród rodzaju *Gossypium* grupy osobników, czyli **gatunki**, różniące się między sobą w jednym lub więcej szczegółach i zniewalające do odmiennego określania ich. Dlatego też sama nazwa *Gossypium* nie wystarczyła botanikom; dla odróżnienia jednej takiej grupy, czyli **gatunku** (species), odznaczającego się pewnymi stałymi charakterystycznymi cechami, — różnymi od cech innej grupy (gatunku), — uzupełnili nazwę rzeczownikową przymiotnikiem, określającym zazwyczaj te cechy. Powstała więc nazwa *Gossypium arboreum* — na określenie bawełny drzewiastej, *G. herbaceum* — na określenie bawełny zielnej, *G. brasiliense* — dla specjalnego gatunku, napotkanego w Brazylii — itp.

Ile gatunków bawełny bawełny istnieje? — Odpowiedź na to pytanie jest trudna. Nawet wśród botaników nie ma jednomyślności w tej kwestii. Pojęcie bowiem gatunku botanicznego nie ma ustalonych ram. Jeden więc badacz dąży do zacieśniania tego pojęcia, a więc uznaje wiele gatunków, — inny natomiast pragnie to pojęcie rozszerzyć. Istnieje jeszcze jedna trudność, która sprawia, że sytematyka bawełny nie da się łatwo ustalić. Gatunki różnią się wprawdzie wyraźnie między sobą, lecz między nimi istnieją liczne formy pośrednie, w mniejszym lub większym stopniu podobne do jednego lub drugiego gatunku. Te pośrednie formy są określane jako **odmiany** (varietates). — Pozornie pewna ilość odmian nie wykazuje różnicy między sobą; botanik jednak widzi je, widzi wiele „odrębności", które znów stara się zgrupować jako „podgrupy", jako **rasy**. — Schematycznie więc gatunek dzieli się na odmiany, a te na rasy. Odmiana, najbardziej różniąca się od typowego przedstawiciela gatunku, będzie bardzo podobna do odmiany innego, zbliżonego gatunku. Niektóre rasy zaś stwarzają często problem; niewiadomo bowiem, czy zaliczyć je do tej, czy innej odmiany. — Jeszcze jeden czynnik stwarza trudności w klasyfikacji botanicznej bawełny. Jest to mianowicie naturalne lub sztuczne krzyżowanie roślin, czyli przenoszenie (mimowolne — przez wiatr, owady, lub celowe — przez człowieka) pyłku kwiatu na znamię

kwiatu, należącego do innej odmiany, rasy, czy gatunku. Wynikiem krzyżowania są mieszańce, łączące pewne cechy osobników macierzystych.

Przed 150 laty, gdy uprawa bawełny była w powijakach, gdy jeszcze olbrzymie połacie świata nie były zbadane, znano tylko 5 gatunków bawełny, które Linneusz określił jako *Gossypium arboreum*, *G. herbaceum*, *G. hirsutum*, *G. religiosum* i *G. barbadense*. — Ten podział, obejmujący ówczesne znane gatunki, jest dziś zupełnie nie wystarczający. W międzyczasie bowiem poznano formy, które nie dają się nawet jako odmiany podporządkować żadnemu z gatunków Linneusza. — Po tym twórcy systematyki zestawiało wielu botaników zwłaszcza w drugiej połowie ub. wieku nowe podziały rodzaju Gossypium. Jedni uznawali wiele gatunków, np. A. Todaro (1877) 54. — inni, jakby nie wierząc w możliwość silnego zróżniczkowania, zredukowali ilość gatunków do 7 (M. Masters), a nawet do 3 (Bentham i Hooekr).

W roku 1907 ogłoszony został nowy podział istniejących gatunków bawełny,[1]) posiadający tę zaletę, że nie jest zawiły. Twórca jego, G. Watt opiera swoją klasyfikację na obecności lub braku owłosienia nasion, na morfologii działek kieliszka i na rozmieszczeniu miodników. Trafność jego wniosków przekonała wielu autorów angielskich, amerykańskich, francuskich i niemieckich. Choć niektórzy botanicy wysuwają pewne zastrzeżenia, to wszyscy uważają podział Watta za najlepszy, jaki dotąd istnieje.

G. Watt zebrał w pięciu grupach 29 uznanych przez siebie gatunków oraz 13 odmian. Później (wskutek nowych odkryć w Afryce) wydzielił niektóre odmiany jako gatunki, oraz uzupełnił klasyfikację nowymi gatunkami i odmianami. — Brak miejsca nie pozwala na opis poszczególnych gatunków, więc ograniczam się do wymienienia ich, umieszczając obok niektóre nazwy handlowe włókna, pochodzące z odnośnych roślin.

Grupa I.

Gatunki o nasionach z meszkiem, lecz bez runa.

Grupa ta obejmuje 9 gatunków, rosnących dziko. Do nich należy w literaturze często wspominane *G. Stocksii* M. Mast.

[1]) Sir George Watt: The Wild and Cultivated Cotton Plants of the World. Londyn 1907.

Grupa II.

Gatunek o nasionach z meszkiem i zrośniętych listkach kieliszka. Rozmieszczenie: Egipt, Afryka Zwrotnikowa, Arabia, Mała Azja, Kurdystan, Iran, Indie Bryt., Chiny, Japonia, Siam, Malakka, archipelag Malajski.

10. *G. arboreum* L. (typ)
    11. *G. a. var. sanguinea* Watt
    12. *G. a. var. neglecta* Watt (bawełna Bengals desi)
    13. *G. a. var. assamica* Watt (baw. Comilla)
    14. *G. a. var. rosea* Watt (baw. Bengals)
15. *G. Nanking* Meyen (= *G. indicum* Lamk.) (typ)
    16. *G. N. var. himalayana* Watt
    17. *G. N. var. japanensis* Watt
    18. *G. N. var. rubicunda* Watt
    19. *G. N. var. Nadam* Watt (baw. Coconada)
    20. *G. N. var. canescens* Watt
    21. *G. N. var. Bani* Watt (baw. Umra, Northerns, Berar)
    22. *G. N. var. Roji* Watt
23. *G. Simpsonii* Watt
24. *G. soudanense* Watt
25. *G. obtusifolium* Roxb. (baw. Surat, Broach) Kumpta, Katiawar)
    26. *G. o. var. Wightiana* Watt (baw. Westerns, Wagad)

Rasy: a) Kahnami (baw. Desi z Broach, Surat, Barody i i.
b) Goghari
c) Lalio (baw. Dollera)
d) Kumpta (baw. Coompta, Dharwar)
e) Uppam (baw. Salems, Tinnevelly)
(Zap. mieszan.) f) Kanvi
„ „ g) Wagria (baw. Wagad, Dollera)
„ „ h) Tellapatti

27. *G. africanum* Watt
    28. *G. a. var. bracteata* Watt
29. *G. transvaalense* Watt
30. *G. abyssinicum* Watt
31. *G. herbaceum* L. (baw. lewantyńska)
32. *G. Bakeri* Watt

Grupa III.

Gatunki o nasionach z meszkiem i niezrośniętych listkach kieliszka. Rozmieszczenie: Z wyjątkiem jednego, są to gatunki amerykańskie.

33. G. *mustelinum* Miers.
34. G. *punctatum Sch.* et. Th.
    (*G. p. var. acerifolia* Guil. et Perr.)
    (*G. p. var. prostrata* Watt)
35. G. *hirsitum* L. (baw. Upland, Cambodia)
    Typy Upland:
    1) Big Boll — Wielkotorebkowy
    1a) Big Boll - Stormproof — „ odporny na wiatr
    2) Long Staple — Długowłóknisty
    3) Cluster — Groniasty
    4) Semicluster — Półgroniasty
    5) Early — Wczesny
    6) Long Limb — Długogałęzisty
    7) Rio Grande albo Peterkin —
    8) Intermediary Types — Typy pośrednie
    36. *G. h. var. religiosa* Watt
37. G. *Palmerii* Watt
38. G *fruticulosum* Todaro
39. G. *Schottii* Watt
40. G. *laneolatum* Todaro
41. G. *microcarpum* Todaro (baw. peruwiańska czerwona)
42. G. *peruvianum* Cav. (baw. peruwiańska rough, egipska Aszmuni i i.)
43. G. *mexicanum* Todaro
44. G. *nervosum* Watt
45. G. *Birkinshamii* Watt
46. G. *Harisii* Watt

Grupa IV.

Gatunki o nasionach nagich, listkach kieliszków wolno lub prawie wolno stojących i wyraźnych miodnikach. Rozmieszczenie: Stary i Nowy Świat.

47. G. *taitense* Parl.
48. G. *purpurascens* Poir. (baw. Bourbon, Quebradinho, Porto Rico i i.)
49. G. *vitifolium* Lamk. (baw. zachodnio-indyjska i peruwiańska „Sea Island")
50. G. *barbadense* L. (baw. „Sea Island")
    51. *G. b. var. maritima* Watt (baw. „Sea Island")
52. G. *brasiliense Macf.* (baw. Pernambuco)

Grupa V.

Gatunek o nasionach nagich, listkach kieliszków zupełnie wolnych, bez miodników na dnie kielicha.
Rozmieszczenie: Wschodnia i Środkowa Afryka.

53. G. *Kirkii* M. Mast.

* * *

Razem więc rozróżnia G. Watt 38 gatunków i 15 odmian.

Największy problemem w klasyfikacji stanowi bawełna indyjska. Na tym odcinku panuje wielkie zamieszanie, gdyż istnieje bardzo dużo odchyleń różnych stopni. Skłoniło to m. in. prof. Gammie z Poona do bardziej szczegółowej klasyfikacji. Zebrał on w 7 grupach 9 gatunków i 22 odmiany, kierując się w dużej mierze różnicami, wynikłymi wskutek rozmieszczenia geograficznego.

Warto zauważyć, że wszystkie dotychczasowe próby klasyfikacji są oparte wyłącznie na zewnętrznych cechach rośliny, na danych morfologicznych, geograficznych i ekologicznych. Dopiero w ostatnim dziesięcioleciu kilku badaczy oparło się na nowoczenej genetyce i wiedzy klasyfikacyjnej (taksonomii), dzieląc bawełnę na 5 gatunków (S. C. Harland w r. 1932 oraz J. B. Hutchinson i R. L. M. Ghose w r. 1936), przypadkowo tych samych, które znał już Linneusz. — Najdalej jednak odbiegli od dotychczasowych zasad klasyfikacji P. Abraham i V. Ramanatha Ayyar z Indii Bryt. Próbują oni oprzeć klasyfikację bawełny na sposobie rozmieszczenia wiązek naczyniowych w dnie kwiatowym. Z dotychczasowych (nieukończonych jeszcze) badań zdaje się wynikać, że bawełna dzieli się na 3 grupy: drzewiastą, zielną i amerykańką. W każdej z tych grup rozróżniają wspomniani badacze podgrupę „trójkątną" (na przecięciu poprzecznym wiązki naczyniowe są ułożone w kształcie trójkąta) i „okrągłą". — Podejście autorów do zagadnienia jest niezwykle ciekawe i oryginalne. Stwierdzenie jednak wartości anatomii dla celów klasyfikacyjnych wymaga jeszcze długotrwałych badań.

Wspomniałem już wyżej, że roślina wykazuje różnice, w zależności od klimatu i gleby. Różnice te mogą być dla botanika nieznaczne, nie zmuszające go do zaliczenia danych roślin do różnych odmian, czy ras. Dla przędzalnika natomiast te różnice mogą często być bardzo poważne. Nie jest bowiem dla niego obojętne, czy otrzyma bawełnę Umra lub Northerns, choć oba rodzaje włókna pochodzą od jednej odmiany botanicznej (*G. Nanking var. Bani*). Określenie więc botaniczne nie wystarcza dla handlu, skoro ta sama odmiana — zależnie od warunków, w jakich rośnie — daje jakościowo różne włókno. Poza tym uprawia się

wiele roślin-mieszańców; inne rośliny zostały uszlachetnione przez selekcję; włókna takich roślin różnią się niekiedy znacznie od włókien osobników macierzystych. — Z tych względów handel stworzył różne nazwy, odnoszące się nie do roślin, lecz do włókna, oznaczające zazwyczaj jego jakość. Nazwy te nadaje się najczęściej według miejscowości, czy okolic, w których dany rodzaj włókna jest produkowany (np. Surat, Upland, Chaco). Gdy dany rodzaj bawełny jest uprawiany na dużych obszarach kraju, wówczas nieznaczne stosunkowo różnice, wynika — z różnic gleby, różnej staranności uprawy itp. określa się „stopniami" (grades), np. Upland Middling, Umra Fair itd.

Podobnie, jak dla botanika, tak i dla technologa odróżnianie rozlicznych rodzajów włókna indyjskiego stanowi pewną trudność. Istnieje więc również w handlu duża ilość nazw, określających możliwie ściśle charakter poszczególnych rodzajów. — Egipskie i amerykańskie rodzaje włókna można już o wiele ściślej określać wskutek wyraźniejszego zróżnicowania ich. — Brak miejsca nie pozwala mi na przedstawienie charakterystyki poszczególnych rodzajów włókien. Ograniczam się więc do zestawienia ważniejszych rodzajów bawełny indyjskiej, egipskiej i amerykańskiej.

Indie Brytyjskie.

W Liverpolu dzieli się bawełnę indyjską na trzy grupy, mianowicie: Surats, Bengali i Madras, obejmujące szereg rodzajów.

I. Surats

1. Bani. — Do tego rodzaju należą:
   Umra (Oomra, Amraoti) — dzieli się na odmianę lepszą „bani" (Umra-Bani) i gorszą „jari". Poza tym istnieje cały szereg typów od low fair do super choice. — Długość 16—22 mm.
   Hingangat — jeden z najlepszych indyjskich gatunków, również dzieli się na „bani" i „jari". Długość ok. 25 mm.
2. Banilla — skrzyżowanie bawełny Bani i Comilla. Długość 16 mm.
3. Broach — włókno należy do najlepszych indyjskich: dług. 17—25 mm.
   Cambodia — z nasion amerykańskich *(G. hirsutum)*; długość 25 mm.
   Navsari, Salar (= New Broach) — są to uszlachetnione formy bawełny Broach.
4. Comilla (= Tippera) — Długość 16 mm.
5. Dhawar — wyhodowana w r. 1841 z nasion amerykańskich, obecnie zdegenerowana. Długość 16—22 mm.
   Dharwar-American — z nowych nasion amerykańskich.
6. Dhollera — Jest to nazwa zbiorowa różnych typów bawełny z półwyspu Katiawar i okręgu Ahmedabad. Długość ok. 22 mm.
7. Jubilee — najnowszy gatunek, wyhodowany przed kilku laty, wypiera uprawę gorszych włókien Bengals w Pendżabie.
8. Kumpta (Coomptah) — wyhodowany z nasion Broach. Długość ok. 22 mm.
   Jayawant — uszlachetniony typ Kumpta; długość 25 mm.

9. Surat 1027 A. L. F. — mieszaniec Navari x Upland, jeden z najlepszych gatunków w Indiach. Długość 25 mm.
10. Scinde (Sind Desi) — najgorszy gatunek w grupie Surat; długość 16 mm.
11. American Seed — liczne formy, wyhodowane z nasion Upland o długości włókna 16—28 mm.

II. Bengals

1. Bengals — mieszanina najgorszych odmian *G. arboreum* L., uprawianych w północnych Indiach. Długość 10—16 mm.
2. Mollisoni — standardowy typ bawełny Bengals w Pendżabie.
3. Desi — czyli „krajowa“, uprawiana w Pendżabie.

III. Madras

Bawełna ze środkowej i południowej części prow. Madras.

1. Coconada — włókno czerwonawe, długości 22—24 mm.
2. Northerns — długość 22 mm.
3. Westerns — długość 21 mm.
   Nandyal — uszlachetniony typ Northerns
   Hagari — uszlachetniony typ Westerns
4. Tinnevelly — mieszaniec *G. Nanking var. Nadam x G. obtusifolium var. Wightiana* — najlepszy gatunek włókna w grupie Madras i jeden z najlepszych w Indiach: długość 19—24 mm.

Egipt.

Rośliny egipskie są mieszańcami, których jednym osobnikiem macierzystym było prawdopodobnie *G. peruvianum* Cav.

a) Gatunki włókniste:

1. Fuadi — długość 31 mm.
2. Giza — uszlachetniony przez selekcję nasion Aszmuni, gatunek ten dzieli się na kilka form:
   Giza 3 — długość 31 mm.
   Giza 7 — długość 33 mm.
   Giza 12 — wprowadzony na rynek w r. 1936, jest najurodzajniejszym gatunkiem w Egipcie; długość 35—36 mm.
   Giza 26 — mieszaniec Sakha x Sakel, po raz pierwszy uprawiany w r. 1937, jest o 10% mocniejszy od Sakel. Długość 36 mm.
3. Maarad — z amerykańskich nasion gatunku Pima; włókno o długości 39 mm, jest najbardziej brunatne w Egipcie.
4. Sakel (= Sakellaridis) — narazie jeszcze najlepsza bawełna w Egipcie, — wypierana przez Giza 7; długość 37 mm.
5. Sakha — długość 39 mm.

b) Gatunki średniowłókniste:
Aszmuni i Zagora — długość 29 mm.

Stany Zjednoczone.

1. American-Egiptian — Do grupy tej należą mieszańce, wyhodowane w Stanach Zj. z nasion egipskich. Są to m. in.
   Pima — długość 43—45 mm.
   S x P (= Sakel x Pima) — długość do 50 mm.
2. Meade — wyróżnione długowłókniste odmiany Upland: długość 41 mm.
3. Mobile — najgorsze włókno o długości 22 mm.
4. Orleans (albo Gulf) — są to wydzielone najlepsze odmiany Upland.
   Dzielą się na podgrupy:
   Allen Seed (American Long Staple Upland)
   Benders (albo Stapled Americans)
   Peelers (nazywany także Extras).
5. Sea Island — najlepsza bawełna na świecie. Długość do 52 mm. Praktycznie biorąc, nie jest już uprawiana w Stanach Zj. z powodu zniszczenia, wyrządzanego przez szkodniki.
6. Texas — włókno długości 20—25 mm, na ogół podobne do Orleans.
7. Upland — grupa ta obejmuje blisko 700 odmian (ras) o różnej jakości włókien, różnej wydajności itp.

* * *

Zapyta ktoś, dla czego produkuje się tyle gatunków i odmian? — Odpowiedź jest prosta, mianowicie, że kilka odmian nie wystarcza. Wymagania bowiem rolnika i przędzalnika są w stosunku do rośliny tak wysokie, że nie może ona im sprostać. Nie wyhodowano jeszcze rośliny-ideału, któraby dawała równocześnie wysoki plon i dobo-

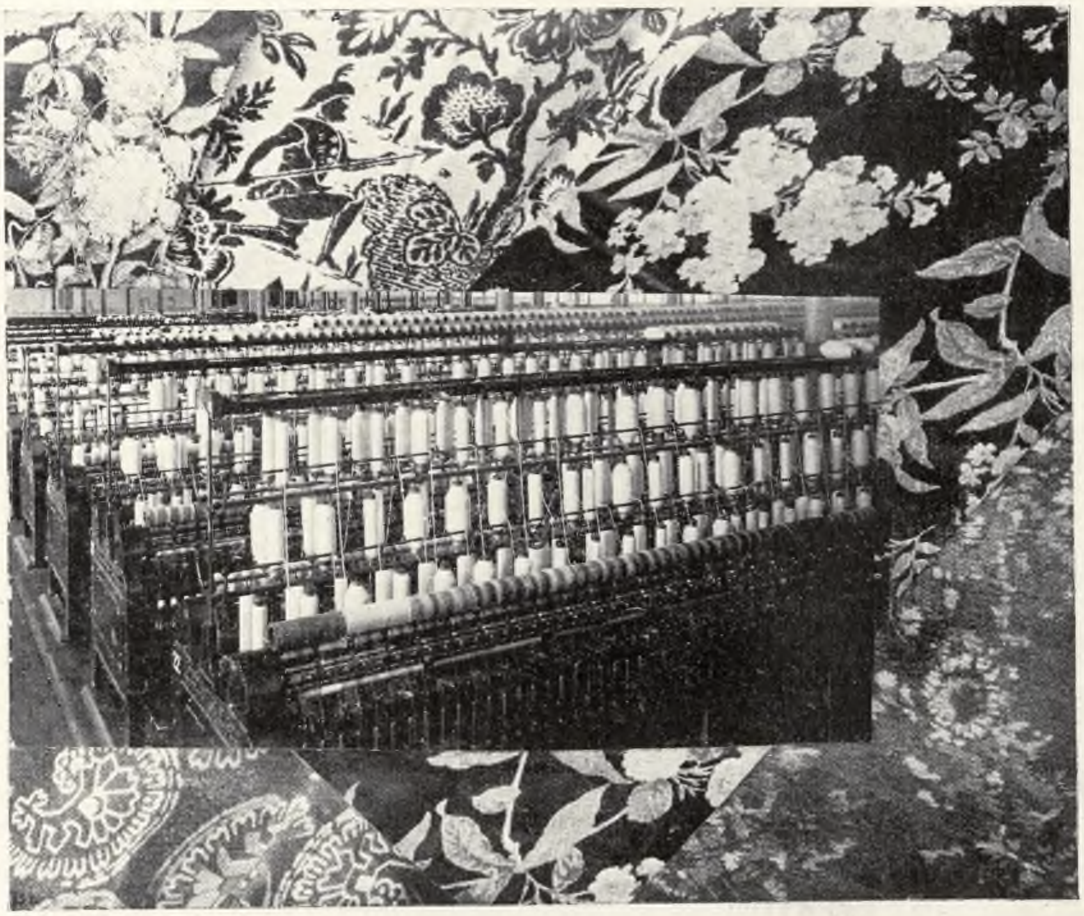
nowe włókno. Jeżeli zaś uda się wyhodować odmianę, zbliżoną do ideału, to uprawa jej daje pożądane wyniki tylko w odpowiednich, dość ściśle określonych warunkach. Dla innej zaś gleby, innych warunków klimatycznych trzeba wyhodować na innej drodze inną odmianę, której uprawa dawałaby równie dobry plon. Roślina na przykład, dająca bawełnę „Sea Island", jest uprawiana na Małych Antylach. Próby uprawy jej np. w urodzajnej dolinie rzeki Mississippi dałyby bardzo mierne wyniki. Skoro zaś tę roślinę skrzyżowano z lokalną bawełną Upland, otrzymano po kilkuletnim selekcjonowaniu kilka dobrze rozwijających się typów roślin, dostarczających doborowych włókien Long Staple Upland.

W Egipcie istnieje jeszcze jeden ważny powód stałej hodowli nowych odmian. Z przyczyn bowiem bliżej nie znanych poszczególne odmiany zatracają po kilku lub kilkunastu latach swoje wysokie zalety i w końcu nie przedstawiają żadnej wartości w grupie bawełny długowłóknistej. Starsza generacja naszych przędzalników pamięta odmiany takie, jak Mitafifi, Nubari, Joawnowicz i inne, których już dzisiaj nie uprawia się. Obecnie jesteśmy świadkami spadku produkcji znanej bawełny Sakellaridis, wypieranej przez lepszą Giza 7. W cyfrach egipskiego Ministerstwa Rolnictwa, odnoszących się do obszaru uprawy poszczególnych odmian, zjawisko to przedstawia się następująco:

Obszar uprawy niektórych odmian egipskich (w fedanach; 1 fed. = 0,42 ha)

	1928	1929	1930	1931	1932	1933	1934	1935	1936	1937
Sakel	799.523	847.950	837.344	478.579	369.294	391.051	419.502	279.409	162.072	161.330
Nahda	25.883	44.331	25.108	53.252	29 323	27.117	10.348	5.301	—	—
Giza 7	—	—	5.329	34.710	35.086	124.330	286.543	269.795	407.022	519.719
Giza 12	—	—	—	—	—	—	—	-	5 835	15.939
Giza 26	—	—	—	—	—	—	—	—	—	1.746

Praca nad hodowlą nowych odmian przypada w udziale w pierwszym rzędzie naukowym stacjom doświadczalnym. Wymaga ona wiele cierpliwości i musi być wykonywana bardzo starannie. Wyhodowanie nowej odmiany i przygotowanie nasion do uprawy na większą skalę trwa 8—10 lat. Często hodowcę spotyka zawód, gdyż po kilku latach okazuje się, że przygotowywana odmiana nie spełnia pokładanych w niej nadziei. Mimo to praca nie ustaje; każdy kraj, uprawiający bawełnę, stale hoduje nowe odmiany w celu uzyskania szlachetniejszego włókna lub większej wydajności rośliny, — w celu otrzymania odmian wcześnie dojrzewających z uwagi na lokalne warunki klimatyczne, albo występowanie szkodników, — w celu uodpornienia roślin na pewne choroby — itp. — Z tych więc przyczyn powstały liczne obecnie istniejące i będą powstawać przyszłe gatunki bawełny.



WACŁAW KOZŁOWSKI
Dyrektor Izby Handlowej Polsko-Egipskiej

Bawełna egipska na rynku polskim

Włókno bawełniane w Egipcie już w starożytności używane było do wyrobu tkanin. Wzmianki o bawełnie i tkaninach bawełnianych egipskich spotkać można u Plinjusza, a nawet u Herodota. Nikłość stosunków międzynarodowych, trudności komunikacyjne i porozumiewawcze, źle oddziaływały na rozpowszechnienie się tego znakomitego surowca. Pomimo to ślady penetracji bawełny do krajów europejskich są zupełnie widoczne w historii cywilizacji. Aż do dziewiętnastego wieku nie była ta penetracja zjawiskiem stałym i miała charakter przypadkowy: najazdy arabskie, pochody krzyżowe, wypady kupieckie. Dopiero panowanie Mohameda Aly'ego było punktem zwrotnym pod tym względem. Władca ten zwrócił uwagę na doniosłość produkcji bawełny dla Egiptu i na wielkie znaczenie, jakie może mieć dla niezależności gospodarczej kraju doprowadzenie tej produkcji do odpowiednich rozmiarów z myślą o eksporcie. Rozszerzenie i racjonalne wykorzystanie systemu nawodnienia dało takie rezultaty, że podczas gdy w 1820 r. zbiór bawełny w Egipcie wynosił 944 kantary, w roku następnym dał już 35.000 kantarów, a w 1823 — 160.000 kantarów. Dzisiaj produkcja wynosi około 10 milionów kantarów, a wartość eksportu bawełny z Egiptu sięga cyfry 100 milionów £.

Takiemu wzrostowi eksportu bawełny sprzyjało zmechanizowanie przemysłu tekstylnego, które — jak wiadomo — datuje się od siedemdziesiątych lat osiemnastego wieku, to jest od czasu wynalezienia maszyny parowej i tkackiej. W związku z obniżeniem ceny wytworów, nienasyceniem rynku i stwarzaniem nowych potrzeb powstawały warunki, umożliwiające prawie nieograniczone rozszerzanie przedsiębiorstw. Wprawdzie do dzisiaj ogromną większość zapotrzebowania wszystkie kraje (za wyjątkiem Szwajcarii i Rumunii) pokrywają w Indiach i Stanach Zjednoczonych, wprawdzie wszędzie, gdzie jest jakakolwiek możność zaprowadzenia plantacyj bawełnianych, starają się zrobić to, jednak bawełna egipska nie tylko nie traci ale zyskuje rynki. A to ze względu na wyjątkową jakość włókna, które jest najlepsze na świecie. W Polsce import bawełny egipskiej wynosi 12% całego importu bawełny.

Specjalna opieka, jaką ze zrozumiałych względów otoczona jest w Egipcie produkcja bawełny, sprawia, że włókno bawełniane wyrasta w coraz lepszej jakości i jest coraz silniejsze. Rozmaite gatunki różnią się długością i grubością włókna. Starania nadzoru nad produkcją mają na celu podniesienie długości (co pośrednio wpływa na potanienie) i zmniejszenie grubości przy zachowaniu mocy. W tych warunkach za naturalne uważać trzeba powstawanie coraz nowych gatunków i zanikanie tych, które spełniły już swoją rolę. Na to powstawanie i zanikanie wpływają z jednej strony warunki plantowania, z drugiej zaś popyt, który kształtuje się pod wpływem wymagań tkalni. Do niedawna wielkim powodzeniem cieszyła się odmiana Sakellaridis, która odznacza się wyjątkową cienkością włókna. Jest to jednak jednocześnie odmiana trudna w produkcji, mało odporna na choroby i ataki pasorzytów roślinnych. Mając do wyboru wiele innych odmian, plantatorzy ostatnio niechętnie zatrzymują się na tej i dlatego przewidują, że Sakel w krótkim czasie zniknie z rynku egipskiego. W Polsce odmianą tą przestano się interesować w 1936 r., aczkolwiek z danych statystycznych wynika, że w niektórych krajach (Indie, Japonia, Niemcy, Czechy) zainteresowanie nią wraca. Bardzo wojowniczo w stosunku do Sakelu zachowuje się Giza 7, która jest bardzo odporna na choroby. Aczkolwiek włókno tej odmiany jest krótsze od Sakelu i nie tak cienkie, to ze względu na łatwiejszą produkcję plantatorzy nie sądzą, żeby różnica ta była istotna. Wprowadzona została w 1930 r. W Polsce odmiana ta wzbudza mniejsze zainteresowanie, niż w innych krajach. Od 1936 r. eksport tej odmiany z Egiptu dwukrotnie wzrósł, import zaś do Polski w tym okresie dwukrotnie zmalał. Zresztą i Giza podlega udoskonaleniu i ostatnio wyhodowano odmiany Giza 12 i Giza 26, które odznaczają się wyjątkowymi właściwościami, którym z tych względów wróżą piękną przyszłość. Podobnie wojowniczo ustosunkowuje się Giza do innej odmiany — Fuadi — bardzo podobnej z właściwości, która została wprowadzona 1926 r. i którą również stara się zastąpić. I też, zdaje się, z powodzeniem. Odmianą Fuadi przestano się w Polsce interesować. W Indiach jednak, we Włoszech, a zwłaszcza w przemyśle dawnej Austrii specjalnie zwrócono na nią uwagę. W 1926 r. również wprowadzona została odmiana Maarad, która daje słabszą nitkę od Sakelu. Nie znalazła ona jednak narazie szerokiego zastosowania. Sakha 4 stanowi ewolucję Sakelu. Włókno tej odmiany jest dłuższe, jaśniejsze i bardziej błyszczące, niż Sakellaridis. Wprawdzie było ono początkowo słabsze, obecnie jednak udało się wytworzyć odmianę mocniejszą. Zainteresowanie tą odmianą w Polsce jest chwiejne, Włochy jednak, Japonia, interesują się nią wyraźnie, zwłaszcza zaś Niemcy, które zabierają około 30% produkcji.

I wreszcie jeszcze dwie odmiany, stanowiące główną część produkcji bawełny w Egipcie, które są w istocie jednym gatunkiem różnie nazywanym. Zwą go w Delcie Aszmuni, a w Górnym Egipcie Zagora. Stanowią one łącznie około 65% ogólnej produkcji. W Polsce te dwie odmiany stanowią powyżej 70% przywozu bawełny z Egiptu. We wszystkich zresztą innych krajach też stanowią one podstawę tego importu.

Analiza cyfr przywozu poszczególnych odmian wskazuje, że Sakel cieszy się u nas mniejszą sympatją niż w innych krajach, a Giza i Sakha, odmiany uprzywilejowane w innych krajach, w Polsce wykazują pewną tendencję do ustąpienia z rynku. Mogą to jednak być zjawiska przypadkowe, zakup bowiem zależy w dużym stopniu od upodobań i od bezwładności nabywców, która sprawia, że omija się lepsze nawet odmiany dla starych przyzwyczajeń.

Bawełnę egipską przerabiają w Polsce wyłącznie przędzalnie, posiadające wrzeciona cienkoprzędne. Służy ona do wyrobu tkanin wysokowartościowych i w wielu wypadkach jest nie do zastąpienia, jakkolwiek sama nadaje się do wyrobu wszelkich tkanin bawełnianych. Jeśli nie zajmuje pierwszego miejsca pod względem ilości zbytu, to przede wszystkim ze względu na cenę, która jest stosunkowo wysoka.

Rolę bawełny egipskiej na rynku polskim najlepiej zilustruje następująca tabelka*):

	Przywóz w milionach ton			
Przywóz z	1932 r.	1935 r.	1936 r.	1937 r.
St. Zjedn. Am. Półn.	73.3	84.5	82.4	69.7
Egipt	8.4	15.3	17.3	17.5
Indie Brytyjskie	2.0	8.4	11.0	14.5
Brazylia	0.0	0.9	4.9	12.4
Razem	86.2	114.5	127.0	142.4

Widzimy stąd, że przywóz bawełny egipskiej stale choć powoli wzrasta.

*) Mały Rocznik Statystyczny r. 1938 r.

FRANCISZEK MARSZAŁ

Rola linii Gulf-Gdynia Line
w przewozie bawełny amerykańskiej

Starania w kierunku uniezależnienia polskiego importu bawełny od portu w Bremie, oraz kierowanie transportów bawełny przez własny port i przez własne koleje, datują się od chwili uzyskania dostępu do morza, najpierw przez Gdańsk, a po tym przez najnowocześniejszy port nad Morzem Bałtyckim, jakim stała się Gdynia.

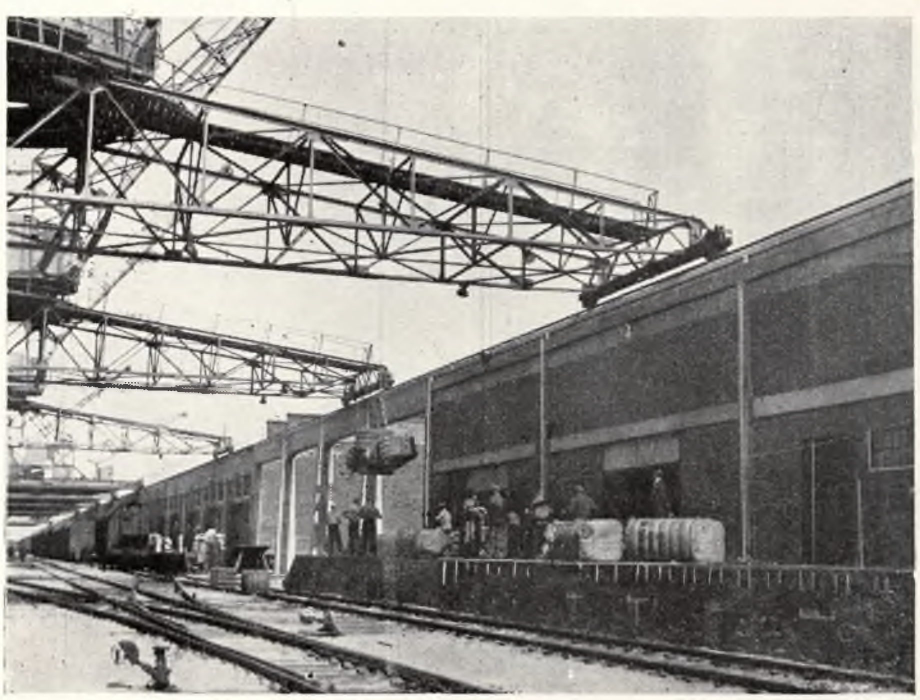
Przed wojną światową polski przemysł bawełniany sprowadzał bawełnę przeważnie za pośrednictwem bremeńskich firm handlowych, reprezentantów głównych załadowców bawełny północno-amerykańskiej.

Po wojnie w pierwszym dziesięcioleciu, mimo pewnych przejściowych sukcesów, stosunek ten nie uległ zasadniczej zmianie, przeciwnie, dzięki dogodnym warunkom kredytowym, przemysł polski w latach tych pokrywał swe zapotrzebowanie niemal w 100 procentach za pośrednictwem Bremy. Transporty z Bremy do Polski kierowane były drogą lądową, co jednak kolejom polskim ze względu na stosunkowo krótką przestrzeń przewozu od granicy do Łodzi, nie przynosiło zbyt wielkiej korzyści. Jedynie w r. 1923 starania polskich członków Rady Portu w Gdańsku oraz ówczesnej firmy Bergenske Baltic Transports Ltd. w Gdańsku, poprzedniczki teraźniejszej firmy „BERGTRANS" Sp. Akc., doprowadziły do skierowania pewnej ilości transportów bawełny przez Gdańsk z wyeliminowaniem Bremy, jako portu przeładunkowego. W roku tym 15.500 ton czyli około 35 procent ówczesnego importu bawełny do Polski przeszło przez port gdański.

Starania te jednak nie dały wówczas długotrwałych rezultatów, gdyż usiłowania, zmierzające ku stworzeniu z Gdańska bazy przeładunkowej dla bawełny, zwalczane były silnie przez Bremę, **a poza tym sfery gospodarcze Gdańska** nie wykazały należytej inicjatywy dla utrwalenia początkowych rezultatów i przyciągnięcia tych transportów na stałe do portu gdańskiego.

W tym stanie rzeczy transporty bawełny nadchodziły nadal z Niemiec drogą lądową. Dopiero po r. 1931, w miarę rozbudowy portu gdyńskiego, zapoczątkowano na nowo import bawełny do Polski drogą morską.

Poprzednio przychodziły już przez Gdynię sporadyczne transporty, które wysłano z Bremy do Gdyni morzem w mniejszych ilościach, nie odgrywających większej roli. Ogólny import bawełny przez Gdynię stanowił bowiem w r. 1929 zaledwie 205 ton, zaś w r. 1930 — 564 ton. Jednakowoż w następnym już roku cyfry te uległy znacznemu podwyższeniu przez uruchomienie pierwszej bezpośredniej komunikacji okrętowej między portami bawełny Zatoki Meksykańskiej a Gdynią tj. Gulf—Gdynia—Line.



Przeładunek bawełny w wolnej strefie portu gdyńskiego

Wspomniana linia okrętowa zorganizowaną została przez firmę Bergenske Baltic Transports Ltd. przy współudziale znanych norweskich armatorów Wilh. Wilhelmsen, Oslo oraz szwedzkiego Towarzystwa okrętowego Svenska America Mexico—Line, Göteborg.

Obydwa przedsiębiorstwa, mające do dyspozycji pierwszorzędne nowoczesne statki motorowe, utrzymywały od dłuższego czasu bezpośrednią komunikację między portami Gulfu a Skandynawią. Przez pewien czas obsługiwały one również regularnie port gdański, były przeto powołane do wciągnięcia portu gdyńskiego w orbitę tej już istniejącej komunikacji.

Jednakże rozszerzenie linii tej na Gdynię nie było zadaniem łatwym, przeciwnie, zrealizowanie zamiarów tych na-

trafiało na duże trudności. Wyrażano w tym względzie pesymistyczne poglądy, a mianowicie, że rzekomo niemożliwością jest stworzenie tych technicznych i fachowych urządzeń, jakie nieodzowne są dla tak ważnego artykułu, jakim jest bawełna. Również i łódzkie firmy przędzalnicze, utrzymujące oddawna ożywione stosunki z bremeńskim handlem bawełny, wyrażały swe wątpliwości w tym kierunku.

Że trudności nie zdołały jednak zrazić ani kompetentnych władz polskich, które wprowadziły w r. 1933 specjalne ulgi celne dla bawełny, sprowadzanej drogą morską, ani też linii Gulf—Gdynia—Line, która postawiła sobie również za zadanie skierować import bawełny wprost do Gdyni i nie szczędziła ani kosztów, ani wysiłków, aby cel ten osiągnąć. Wysiłki linii skierowane zostały odrazu na przeprowadzenie w odnośnej konferencji zniesienia specjalnego dodatku frachtowego dla Gdyni i rzeczywiście stawki frachtowe, mimo, iż trasa z portów Gulfu do Gdyni jest dłuższą, aniżeli do Bremy, obniżone zostały do poziomu stawek bremeńskich.

Początki tej akcji były nader skromne, bo np. w 1931 r. ilość bawełny przewiezionej w tej bezpośredniej komunikacji bez przeładunku w portach zachodnio-europejskich, wynosiła zaledwie 70 ton, lecz zato Gulf—Gdynia—Line w ciągu następnych lat doznała bardzo pokaźnego rozwoju, wobec czego zmuszoną była w miejsce początkowo zorganizowanych 2-ch odjazdów z portów Gulfu, skierowywać statki do Gdyni 3 razy na miesiąc, podczas gdy obecnie Gdynia otrzymuje komunikację tę za pośrednictwem Gulf—Gdynia—Line 4 razy na miesiąc. Częstotliwość ta umożliwiła nie tylko skoncentrowanie w Gdyni całego importu bawełny do Polski, lecz i przyciągnięcie poważnych transportów tranzytowych dla Czechosłowacji, Litwy i krajów bałtyckich.

Poza cłami preferencyjnymi i ustaleniem regularnej komunikacji żeglugowej, zasadniczym czynnikiem, który umożliwił skierowanie całego importu bawełny na Gdynię, było wprowadzenie ulgowych taryf kolejowych z Gdyni do Łodzi, jak niemniej stworzenie w naszym porcie przez firmy ekspedycyjne i banki, skomplikowanego aparatu manipulacyjnego oraz wybudowanie specjalnych magazynów dla składowania bawełny.

Od r. 1936 również Linie Żeglugowe Gdynia—Ameryka rozpoczęły obsługę tej trasy narazie za pomocą norweskich, wydzierżawionych na t. zw. Time Charter, a w przyszłości na statkach polskich. Statki te kursują przeciętnie raz na miesiąc. Obecnie norwesko-szwedzka Gulf—Gdynia—Line i Linie Żeglugowe Gdynia—Ameryka są najpoważniejszymi liniami na tym szlaku, dając razem 4—5 połączeń miesięcznie.

Następujące cyfry najlepiej świadczą o rozwoju tych linii:

	Ogólny przywóz bawełny	Udział Gulf-Gdynia-Line	Udział Gdynia-Am.-Line
w r. 1934	— 61.739 t	36.960 t = 60%	
w r. 1935	— 65.631 t	39.163 t = 60%	
w r. 1936	— 62.877 t	38.880 t = 62%	ok. 1.050 t = 1,7%
w r. 1937	— 55.484 t	33.247 t = 60%	ok. 9.860 t = 17,7%
w r. 1938	— 29.398 t	19.219 t = 65%	ok. 3.830 t = 13,0%

(I. półrocze)

W roku 1937 zawinęło do portu gdyńskiego ogółem 43 statki Gulf—Gdynia—Line.

Jak z powyższego wynika, udział linii Gulf — Gdynia—Line w rozwoju przewozu bawełny do Gdyni wyraża się w przeszło 60%, Gdynia—Ameryka—Line ok. 17%, reszta przypada w udziale innym liniom, które znacznie później, niż Gulf—Gdynia—Line, zajęły się przewozem bawełny do Gdyni przysłużyło się dobrze zdobyte przez tę linię doświadczenie.

Pierwsze transporty bawełny przez Gdynię

Otwarcie Instytucji Arbitrażowej dla Bawełny w Gdyni najbardziej jaskrawo uwypukla niesłabnące tempo stałego rozwoju Portu, pomimo wstrząsów gospodarczych, które przechodzi świat.

Nacisk energii sfer gospodarczych Gdyni w stosowaniu teoretycznych i praktycznych środków dla spotęgowania wymiany towarowej przez nasz Port, nie ma w ostrości swych objawów analogicznego precedensu w historii.

To też w świetle tych uroczystości, nikną zewnętrznie mniej efektowne prace, które jednak prowadziły do osiągniętego dziś celu przez czyny wytrwałe, które wydostawały potencjonalne siły i dawały wiarę w skuteczność wysiłku na tym, bardzo ważnym, odcinku gospodarczym.

8 lat zaledwie upłynęło od chwili, gdy polska firma „PANTAREI" S. A. w Gdyni po dłuższych staraniach ściągnęła pierwsze ładunki bawełny przez Gdynię. Pierwszy raz ten artykuł znalazł miejsce w spisie towarów, pozyskanych dla Portu, czyniąc wyłom w bezwzględnym prymacie Bremy i żłobiąc odtąd nowe tory dla tego, tak znaczącego w życiu gospodarczym narodów, produktu.

15 października 1930 r. statkiem „Magnus" z przeładunkiem, przybyło do Gdyni pod adresem „Pantarei" Powszechne Zakłady Magazynowe i Transportowe Sp. Akc. 300 bel bawełny amerykańskiej ca. 75 ton i wreszcie 29 października tegoż roku statkiem „Neptun" — 200 bel bawełny ameryk. ca. 49 on, wszystkie dla Zakładów Ejtingona w Łodzi.

Wówczas zaczęła się już praca organizacyjna — pogłębienia wiedzy o traktowaniu bawełny, podróże do Bremy dla obserwacji należytego nastawienia przeładunku bawełny.

Zresztą nic już nie było w stanie przeszkodzić naturalnemu od tej chwili biegowi rzeczy.

Tak powstał przy firmie nowy dział ekspedycji bawełny i razem z nim szkolone kadry polskich specjalistów.

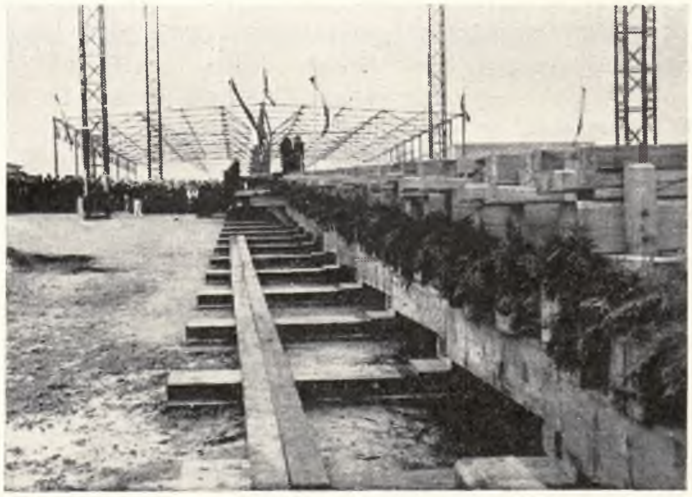
Z biegiem czasu i Dom Składowy Publiczny „Pantarei" który wówczas miał zaledwie 5 000 m², stanął w porcie na powierzchni 15.000 m², o pojemności tysięcy ton.

Otwierające się perspektywy kooperacji Arbitrażu Bawełny w Gdyni z polskim ekspedytorem i Domem Składowym Publicznym, dającym należyte gwarancje i możliwości warrantowania, tworzą silniejsze, jak dotychczas, i wytrzymalsze elementy gospodarcze.

Tak więc pomimo chęci zwalczania konkurencji Gdyni przez inne porty, pod pozorami obrony interesów towaru, inicjatywa polska stworzyła tę ofenzywę, która musi mieć za cel nie tylko otwarcie dróg rozwojowych dla rodzimego przemysłu, lecz i dla zagranicznego zaplecza, naturalnie ciążącego do portu gdyńskiego, a mogącego zapewnić interesantom bawełny wszechstronną i rzetelną obsługę. **O. R.**

Nowy etap pracy Stoczni Gdyńskiej

28 ub. mies. odbyło się w Gdyni uroczyste poświęcenie nowych zakładów wytwórczych Stoczni Gdyńskiej na terenach przy kanale przemysłowym, przygotowanych do samodzielnej budowy wszelkich jednostek okrętowych do 3.000 t pojemności, a w przyszłości nawet i o większym tonażu. Po poświęceniu nowej pochylni odbyło się założenie nitów w stępce pierwszego budowanego w nowych zakładach stoczni statku o pojemności 1250 ton, zamówionego przez S. A. „Żegluga Polska".



Z uroczystości poświęcenia nowych zakładów Stoczni Gdyńskiej

W uroczystości poświęcenia wzięli udział jako reprezentant p. Ministra Przemysłu i Handlu Wiceminister Sokołowski, Wicewojewoda Pomorski Szczepański, Marszałek Sejmu Śląskiego Grzesik, Komandor Frankowski, Naczelnik Wydziału w Ministerstwie Przemysłu i Handlu Molenda, Komisarz Rządu m. Gdyni Sokół, Wicekomisarz Szaniawski, Prezes Izby Przemysłowo-Handlowej Tor, Dyrektor Naczelny Wspólnoty Interesów Kowalski, Prezes Zjednoczenia Górniczo-Hutniczego Peche oraz szereg przedstawicieli życia gospodarczego i żeglugi z Gdyni i z kraju.

Po powitaniu przybyłych przez prezesa rady nadzorczej Stoczni Gdyńskiej inż. Bracha, ks. kanonik Turzyński dokonał poświęcenia pochylni, po czym Wiceminister Sokołowski wygłosił następujące przemówienie:

„Powstanie stoczni okrętowej w Gdyni, która jak to widzimy, wyszła już ze sfer projektów i przystępuje do wykonania otrzymanych zamówień, zapewniających jej pracę na najbliższy okres czasu, — już samo przez się jest momentem przełomowym w jej dziedzinie. Nie wątpię, że uruchomienie stoczni pociągnie za sobą dalszą intensywną rozbudowę wszelkich innych właściwych wielkiemu portowi przemysłów.

Pragnę przy tym podkreślić, że położenie podwalin pod polskie budownictwo okrętowe, wymagało wielu lat systematycznej i celowej pracy. Przy wydawaniu zamówień zagranicznym stoczniom na budowę polskich statków handlowych, stale były uwzględniane warunki pierwszeństwa dla dostaw polskich. Miało to na celu nie tylko danie zamówień poszczególnym przemysłom krajowym, lecz w głównej mierze przyzwyczajenie tych przemysłów do zupełnie specyficznych warunków dostaw okrętowych, wyjaśnienie trudności z tym związanych, oraz opracowanie planu dla ich pokonania i dostosowania polskiego przemysłu w możliwie najszerszym zakresie do czekających go zadań w polskim budownictwie okrętowym.

Prócz tego od szeregu lat przygotowywano w drodze studiów praktycznych, bądź to na stoczniach zagranicznych, budujących polski tonaż handlowy, bądź też w drodze przyznawanych stypendiów fachowy personel w zakresie budownictwa okrętowego.

Dzisiejsza uroczystość poświęcenia pochylni i położenia stępki ma niezmiernie wielkie znaczenie, ponieważ akt ten jest rozpoczęciem przez Stocznię planowej wytężonej pracy, od wyników której zależeć będzie dalszy jej rozwój. Życzę więc, by wysiłki dyrekcji Stoczni Gdyńskiej, uzupełnione wysiłkami inżynierów, techników i robotników Stoczni, doprowadziły do jak najpomyślniejszego wykonania statku polskiej floty handlowej, wybudowanego na stoczni krajowej, a także do jak najpomyślniejszego dalszego rozwoju Stoczni Gdyńskiej".

Po przemówieniu Wiceministra Sokołowskiego, prezes rady nadzorczej Brach odczytał telegramy z życzeniami od Wicepremiera inż. E. Kwiatkowskiego i Ministra Przem. i Handlu Romana.

Następnie Wicemin. Sokołowski założył pierwszy nit w stępce okrętu, którego budową Stocznia Gdyńska rozpoczyna swoją pracę. Po założeniu nitów przemówił przedstawiciel załogi robotniczej, składając na ręce Komisarza Rządu Sokoła czek na 4.500 złotych na Fundusz Obrony Morskiej.

W zakończeniu części oficjalnej zebrani goście po zwiedzeniu pozostałych obiektów: traserni i kadłubowni byli podejmowani śniadaniem.

Uroczystość poświęcenia nowych zakładów wytwórczych Stoczni Gdyńskiej stanowi ważne wydarzenie z dziedziny naszej gospodarki morskiej oraz wprowadza miasto portowe Gdynię w nową fazę uprzemysłowienia, gdyż stocznia okrętowa jako przedsiębiorstwo montażowe wyzwala nowe dziedziny produkcji w całym szeregu działów przemysłu krajowego. Rozwój Stoczni Gdyńskiej według ustalonego programu jest zapewniony. Na ostatnim posiedzeniu Zarządu Stoczni Gdyńskiej kapitał zakładowy przedsiębiorstwa został podwyższony do miliona złotych.

Nowy transatlantyk polski ms. „Sobieski" spuszczony na wodę

W dniu 26 ub. mies. w godzinach popołudniowych spuszczony został na wodę w stoczni „Neptune" w New Castle on Tyne nowy transatlantyk Linii Żeglugowej Gdynia—Ameryka ms. „Sobieski".

Ceremonii chrztu nowego statku polskiego dokonała p. Wanda Sokołowska, małżonka podsekretarza stanu w Ministerstwie Przemysłu i Handlu.

Ambasadę R. P. w Londynie rezprezentowali na uroczystości pp. Merdinger, radca handlowy Ambasady, Poznański, Konsul Generalny oraz Michałowski, pierwszy sekretarz Ambasady.

Z ramienia Ministerstwa Przemysłu i Handlu — władzy nadzorczej linii, przybyli na uroczystość z Warszawy: dyrektor departamentu morskiego L. Możdżeński, oraz naczelnik Ocioszyński. Władze Linii Żeglugowej Gdynia—Ameryka reprezentowali: prezes rady nadzorczej Szuyski, naczelny dyrektor linii Leszczyński oraz dyrektor Węgrzynowski. Obecni byli ponadto pp. min. Stamirowski, dyrektor Kollat, dyrektor Nowak oraz dyrektor Państw. Inst. Eksportowego Turski, wszyscy z władz Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego, które w dniu 27 ub. m. święciło na tejże stoczni uroczystość wodowania parowca towarowego „Lida".

Już na długo przed przybyciem zaproszonych gości polskich i angielskich gęsty tłum zaległ plac przed pochylnią, z której wodować miał ms. „Sobieski". Ludność okolicznych dzielnic, a przede wszystkim robotnicy stoczni i ich rodziny masowo zgromadzili się na stoczni a nawet u jej bram, aby przyjrzeć się uroczystości wodowania.

Grupa ludzi zaległa również rusztowania i dachy pobliskich budynków.

Kadłub ms. „Sobieski" pomalowany białą farbą, wyglądający bardzo efektownie i imponująco, udekorowano różnobarwną galą flagową.

Punktualnie o godz. 15,45 p. Sokołowska dokonała uroczystego aktu chrztu statku, rozbijając o jego dziób butelkę szampana i wypowiadając następujące słowa:

„Chrzczę cię imieniem Sobieski i życzę jak najpomyślniejszej służby pod polską banderą".

W tej chwili przy dźwiękach polskiego hymnu narodowego i entuzjastycznych okrzykach zebranych tłumów nowy statek polski spłynął majestatycznie na wodę. Z kolei orkiestra odegrała hymn angielski.

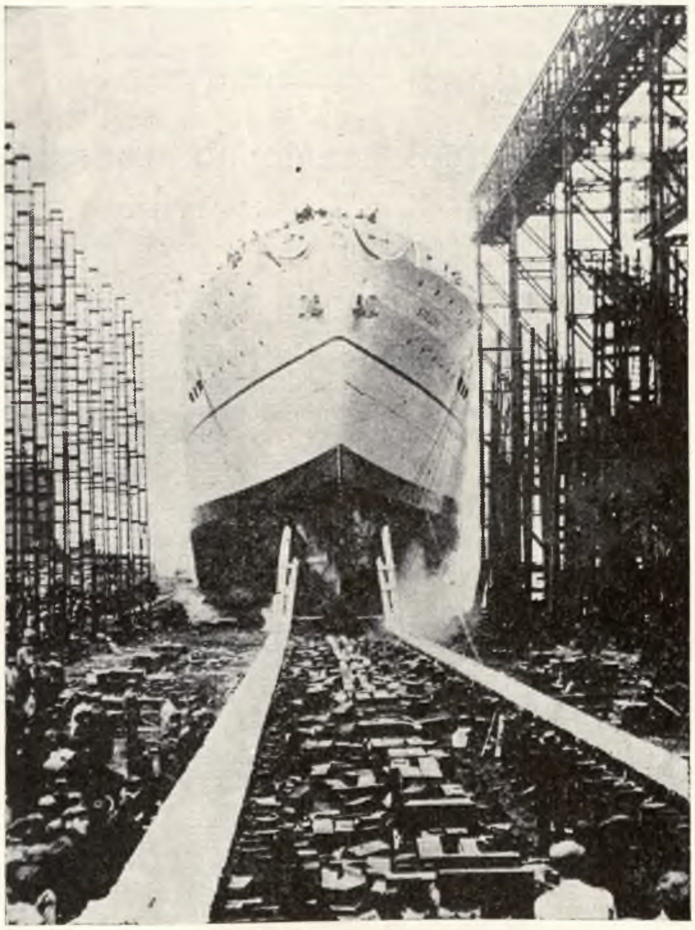
Zaznaczyć należy, że obecni na uroczystości znawcy budownictwa okrętowego stwierdzili, że wodowanie ms. „Sobieski" odbyło się wyjątkowo pomyślnie i efektownie. Bezpośrednio po wodowaniu statku chrzestna matka tradycyjnym już zwyczajem wręczyła jego właścicielom ryngraf z wizerunkiem Matki Boskiej Ostrobramskiej. Ryngraf ten umieszczony zostanie w hali maszyn ms. „Sobieski".

Po uroczystości odbyło się na stoczni przyjęcie dla polskich i angielskich gości. Przedstawiciele władz stoczni oraz mer miasta w przemówieniach swych podkreślił wielkie zadowolenie ze współpracy z polskimi liniami żeglugowymi i wypowiedzieli życzenie dalszego zacieśnienia tej współpracy z szybko rozwijającą się polską flotą handlową. Przy tej okazji dali oni wyraz przekonania, że ms. „Sobieski" będzie wyjątkowo udanym statkiem, posiadającym szereg wielkich zalet.

W imieniu władz Linii Gdynia—Ameryka przemówił prezes Szuyski. Podkreślił on m. in., że Polska tylko dlatego mogła powierzyć budowę nowego statku stoczni angielskiej, tylko dlatego przyczyniła się do zatrudnienia angielskiego robotnika, że między obu krajami istnieje wbrew tendencji ogólno-światowej jeszcze względnie swobodna wymiana dóbr. „Pragnę — stwierdził mówca — żeby stosunki polsko-angielskie rozwijały się jak najświetniej, bo tylko na podstawie wzajemnej wymiany dóbr może zaistnieć w przyszłości dla Polski możliwość korzystania z doświadczenia i doskonałości angielskiego przemysłu".

Radca Merdinger w obszernym przemówieniu, nawiązując do węzłów, łączących potomków króla Sobieskiego z Anglią, dał wyraz przekonaniu, że rozwijające się od chwili zawarcia w r. 1935 układu handlowego polsko-angielskiego stosunki gospodarcze między obu krajami będą się zacieśniały i nadal w atmosferze wzajemnego zrozumienia.

Na przyjęciu tym postanowiono wysłać depsze do wicepremiera Kwiatkowskiego, ministra przemysłu i handlu Romana oraz wiceministra przemysłu i handlu Sokołowskiego.



Spuszczanie na wodę ms. „Sobieskiego"

„Sobieski" — 11.500 t. r. b. — będzie pierwszym polskim statkiem, przeznaczonym specjalnie dla ruchu pasażerskiego i emigracyjnego między Gdynią a portami Ameryki Południowej, gdzie dotychczas kursują parowce „Pułaski" i „Kościuszko".

Długość nowego transatlantyka wynosi 156,5 metrów, szerokość 20,5 metrów, moc łączna silników głównych 8700 K. Mech. Miejsc I klasy — 44, III klasy kabinowej — 250, emigranckich — 870. Podróż z Gdyni do Ameryki Południowej w stosunku do „Pułaskiego" czy „Kościuszki", skrócona będzie dzięki większej szybkości i większemu zasięgowi „Sobieskiego" około jednej trzeciej.

Statek wyposażony będzie w najnowsze zdobycze techniki okrętowej, dotyczące zarówno komfortu, jak i bezpieczeństwa. Specjalną uwagę zwrócono na chłodzenie i wentylację, rzecz konieczną na wodach podzwrotnikowych. Statek posiada specjalną instalację elektro-chłodniczą, obsługu-

jącą izolowane prowiantury, izolowane chłodniki ładunkowe, poszczególne aparaty termowentylacyjne i refryżeratory w kuchniach. Kabiny, szpital, sale itd. wyposażone są w urządzenia termo-wentylacyjne, przy czym w niektórych częściach statku powietrze może być nasycane ozonem.

Statek ma charakterystyczne linie opływowe i rufę krążowniczą. Przez całą długość biegną trzy pokłady, nadto dolny pokład w przednich i tylnych ładowniach, wreszcie górne pokłady, spacerowy i łodziowy — razem sześć pokładów. Trzy jadalnie (w tym dwie po 200 osób każda), trzy pływalnie, poza tym: salony, bary, czytelnie, duża ilość łazienek i prysznic, dwa szpitale — oto krótki opis wnętrza. Obie duże jadalnie przystosowane są tak, aby mogły służyć za kaplice.

Część sprzętu, potrzebnego do wyposażenia, została dostarczona przez polski przemysł okrętowy, a mianowicie: instalacje radiowe, urządzenia elektrycznych kuchen i szaf grzejnych, instalacje głośnikowe, strona artystyczna itd.

Wszystkie maszyny pomocnicze stanowią same w sobie całość i poruszane są elektrycznością, dostarczaną przez trzy niezależne generatory dieselowskie, po 450 kw. przy 220 V. Wszyskie pomocnicze mechanizmy są dublowane, tak, aby w wypadku uszkodzenia jednego, drugi mógł go zastąpić.

Grodzie wodoszczelne, podwójne dno i burty, grodzie przeciwpożarowe, sygnalizacja ogniowa, echo-sonda, radionamierniki, 16 łodzi ratunkowych (w tym 2 motorowe) — stanowią o bezpieczeństwie. Konstrukcyjnie będzie to więc statek pewny i wysoce nowoczesny.

Nad budową statku czuwa stale komisja polskich rzeczoznawców. Zresztą, ze względu na wiekowe tradycje stoczni „Neptune", posiadamy pełną gwarancję solidnego wykonania. W końcu I-go kwartału roku przyszłego, polska marynarka handlowa wzbogaci się o piękny objekt pływający, o pierwszorzędnym znaczeniu ekonomiczno-komunikacyjnym.

Dzięki „Sobieskiemu" i „Chrobremu" pół miliona Polaków, żyjących w Południowej Ameryce, znajdzie się naraz bliżej ojczyzny, a sława imienia polskiego wzrośnie niewątpliwie, co znów przyczyni się do polepszenia koniunktury politycznej i gospodarczej. A przecież mija zaledwie ósmy rok od chwili, gdy ss. „Polonia" zaniosła po raz pierwszy polską banderę handlową na wody Ameryki. To też bez przesady stwierdzić można, że praca polskich transatlantyckich linii żeglugowych osiągnęła nieprzeciętne wyniki.

Spuszczenie na wodę statku towarowego ss. „Lida"

Nazajutrz po wodowaniu ms. „Sobieski", tj. 27 ub. mies., odbyła się w godzinach popołudniowych na stoczni Swan, Hunter and Wigham Richardson w Newcastle on Tyne uroczystość spuszczenia na wodę parowca towarowego „Lida".

Nowy statek stanowi własność Polsko-Brytyjskiego Towarzystwa Okrętowego, eksploatującego dotychczas regularne linie do Anglii i Francji. Będzie to statek frachtowy, specjalnie przystosowany do przewozu drzewa i innych towarów masowych.

Chrzestną matką nowego statku była p. Merdingerowa, małżonka radcy handlowego przy Ambasadzie R. P. w Londynie. Przy uroczystości wodowania obecne były te same osoby co i przy wodowaniu ms. „Sobieski", w szczególności zaś władze Polsko-Brytyjskiego Tow. Okrętowego z prezesem b. min. Stamirowskim oraz naczelnym dyrektorem Kollatem na czele.

Nowy statek ss. „Lida" ma pojemność brutto blisko 1.400 ton i będzie rozwijał szybkość 11 węzłów. Rozpocznie on pracę już na jesieni br., prawdopodobnie już w październiku.

„Dar Pomorza" odpłynął

O powodzeniu każdej akcji decyduje zasadniczo czynnik ludzki. Przystępując do zagospodarowania Polski na morzu, odpowiednie czynniki polskie zorganizowały fachowe kształcenie młodego pokolenia w pracy na morzu. Z Państwowej Szkoły Morskiej rok rocznie wychodzi kilkudziesięciu młodych ludzi do pracy w polskiej flocie i na stanowiskach czy to handlowych, czy administracyjno-portowych. Oprócz teoretycznego wykształcenia w murach uczelni, uczniowie P. S. M. odbywają co rok praktyczne przeszkolenie na statku szkolnym „Dar Pomorza", który w jesieni zawsze odpływa na 7-mio miesięczne podróże.

15 bm. Gdynia znowu żegnała statek szkolny Państwowej Szkoły Morskiej „Dar Pomorza", który wyruszył w doroczną podróż ćwiczebną z 70 uczniami Szkoły i jungami na pokładzie. W pożegnaniu tym wzięli udział dyrektor Departamentu Morskiego M. P. i H. p. Możdżeński, dyrektor Urzędu Morskiego inż. Łęgowski, radca Gebethner z M. P. i H., przedstawiciel Kapitanatu Portu kpt. Górski, rezprezentanci Związku Armatorów Polskich pp. dyr. Czajewski i dr Bierowski, oraz rodziny wyjeżdżających oficerów, załogi, uczniów i jungów, jak również profesorowie Szkoły i szereg jej dawnych wychowanków z dyr. Kosko na czele.

Po przeglądzie uczniów, jungów i załogi przez p. dyr. Możdżeńskiego, odbyła się przed ustawionym na statku ołtarzem Msza św., w czasie której kapelan statku wygłosił krótkie, serdeczne kazanie pod adresem uczniów i ich rodzin.

Po Mszy św., dyrektor Szkoły, p. kpt. Kosko odczytał depeszę, jaką na ręce komendanta „Daru Pomorza", kapitana Kowalskiego nadesłał Minister Przemysłu i Handlu p. Antoni Roman. Depesza ta brzmi:

> Stan zdrowia po chorobie i zajęcia służbowe uniemożliwiają mi wspólne odbycie pierwszego etapu tegorocznej podróży ćwiczebnej „Daru Pomorza", razem z uczniami i załogą, jak chciałem to uczynić dla podkreślenia żywego stosunku resortu do tej dziedziny pracy morskiej pod banderą narodową. Życzę panu kapitanowi, oficerom, uczniom, załodze i jungom dobrych warunków podróży i najlepszych wyników szkolenia. Pamiętajcie, że obok wkładów kapitałowych i wysiłków organizacyjnych praca morska tak ważna dla wielkiej przyszłości Rzeczypospolitej wymaga charakterów i cnót ludzi, poświęcających się służbie morskiej. Wykorzystajcie wszyscy ten kolejny piękny rejs „Daru Pomorza", aby przysporzyć banderze nowych wartości ducha i wiedzy zawodowej. —
>
> **Antoni Roman,** Min. Przem. i Handlu

Następnie p. dyr. Możdżeński wygłosił następujące przemówienie:

> „Uczniowie i Jungowie! Stoicie u progu podróży, która stanowi pierwsze ogniwo w szkoleniu Was na prawdziwych ludzi morza. Termin ten nie jest tylko literackim zwrotem. Określa on bowiem wyraźny typ człowieka, którego cechy charakteru muszą odpowiadać tym ciężkim warunkom pracy, w jakich upływa życie marynarza.
>
> Udajecie się w podróż, która nie będzie bynajmniej przejażdżką przyjemnościową, lecz twardą szkołą, w której nabędziecie szereg umiejętności koniecznych dla waszej przyszłej pracy zawodowej. W zrozumieniu tego zadania powinniście dołożyć wszelkich starań, aby długie miesiące nawigacji, które Was czekają, przyniosły Wam jak najwięcej pożytku.
>
> Cel ten osiągniecie przez jak najkarniejsze i jak najpilniejsze wypełniania rozkazów i wskazówek waszych przełożonych, którzy będą się starali przekształcić Was, z materiału surowego, jakim dziś jesteście, w pełnowartościowy tak pod względem moralnym jak i fizycznym — element dla dalszego kształcenia się w obranym przez Was zawodzie.
>
> Żegnając Was Uczniowie i Jungowie, życzę Wam jak najlepszych rezultatów z tej podróży ćwiczebnej, życzę, — aby każdy z Was wyniósł maksimum korzyści i wiedzy morskiej, aby każdy z Was w tak bliskim i długotrwałym zetknięciu z morzem — zrozumiał istotę i wartość służby na morzu.
>
> Podkreślam przy tym, że bezwzględnie wymagam od Was absolutnej karności i posłuszeństwa, poczucia obowiązku i odpowiedzialności oraz w wysokim stopniu dobrze zrozumiałej koleżeńskości.
>
> Panom Oficerom, Instruktorom i załodze życzę, aby praca ich na odcinku szkolenia kadr przyszłych marynarzy dała jak najlpsze wyniki i wierzę, że — w zrozumieniu ważności tego zadania — oddacie się mu, jak dotąd, — całym sercem i duszą, nie szczędząc swych sił, wiedzy fachowej i energii.
>
> Panu, Panie Kapitanie, który nie wątpię, że stanie się godnym następcą swego poprzednika, długoletniego i wielce zasłużonego Kapitana statku szkolnego p. Maciejewicza życzę jak najpomyślniejszych wiatrów dla „Daru Pomorza" oraz szczęśliwej podróży szkolnej i owocnej pracy dla chwały i dobra naszej marynarki handlowej!"

O godz. 12,30 „Dar Pomorza" wyszedł z portu, żegnany okrzykami przez odprowadzających.

Tegoroczna podróż statku szkolnego odbędzie się wg. następującego planu:

Nazwa portu	mil	dni	przyjazd	postój	odjazd
Gdynia-Casablanca . .	2600	24	9. X. 38	7	16. X. 38
Casablanca-Las Palmas	540	5	21 X. 38	5	26. X. 38
Las Palmas-St. Vencent	880	6	1. XI. 38	2	3. X . 38
St. Vencent-Barbados .	2040	16	19. XI. 38	14	3. XII. 38
Barbados-Mayaguez (Portorico)	570	6	9. XII. 38	7	16. XII. 38
Mayaguez-Cartagena (Columbia)	700	5	22 XII. 38	8	30. XII 38
Cartagena-Kingston (Jamaica)	460	4	2. I. 39	20	23. I. 39
Kingston-Santiago de Cuba	180	2	25. I. 39	20	14 II. 39
Santiago de Cuba-Gdynia	5400	45	5 IV. 39		

RYNEK FRACHTOWY

SPRAWOZDANIE Z RYNKU FRACHTOWEGO Polskiej Agencji Morskiej — za miesiąc sierpień 1938 roku

Pomimo oczekiwanego ożywienia rynku frachtowego w miesiącu sprawozdawczym frachty w dalszym ciągu utrzymywały się na bardzo niskim poziomie, przy czym ogólnie odczuwano brak ładunków. Panuje jednak ogólne przekonanie, że w miesiącu wrześniu nastąpi ożywienie, a co za tym idzie frachty będą miały tendencję zwyżkową.

Drzewo

Na rynku drzewnym specjalnie dał się odczuć brak ładunków. Z chwilą, gdy polscy eksporterzy zaczną zawierać kontrakty z zagranicznymi odbiorcami, należy się liczyć z pewną zwyżką frachtów, jednak jest bardzo trudno przewidzieć sytuację nawet w najblbiższej przyszłości. W ciągu miesiąca sprawozdawczego zafrachtowano z Gdyni i Gdańska kilka ładunków tarcicy, oraz kopalniaków do portów angielskich poniżej stawek minimalnych.

Zboże

Również brak było ożywienia; na rynku sprzedano w przeciągu miesiąca sprawozdawczego 10.000 ton do Antwerpii, przy czym większość wywieziona była liniami regularnymi. Tonaż otrzymać można po

sh. 3/— do sh. 3/3 gold

Spodziewane jest ożywienie w drugiej połowie września.

Żaglowce

Zafrachtowano 6 żaglowców na łączną ilość 1.600 ton mąki pastewnej i otrąb do portów południowej i zachodniej Szwecji po

Skr. 8.—9,—.

Zboża w okresie sprawozdawczym nie frachtowano, jako stawkę orientacyjną należy przyjąć

RM. 4,— do 4,50

Za ładunki drzewa do Danii płacono sh. 24/6.

Również zafrachtowano kilka ładunków kainitu do portów południowej Szwecji po sh. 6/—.

Węgiel

Na rynku węglowym również słabe ożywienie. Zafrachtowano następujące ładunki do:

Szwecji

statek ok.	2.700 ton	Stockholm	sh.	4/—	za to.
„ „	2.700 „	Gefle	sh.	4/—	za to.
„ „	2.700 „	Göteborg	sh.	4/10½	za to.
„ „	1.500 „	Malmö	sh.	3/9	za to.

Norwegia

statek ok.	2.000 ton	Oslo	sh.	4/—	za to.

Finlandia

statek ok.	1.500 ton	Helsingfors	sh.	4/—	za to.
Ponadto					
zafrachtow.	1.200 „	cukru Vaza	sh.	5/6	za to.

Holandia

statek ok.	3.000 ton	Amsterdam	sh.	4/6	za to.
„ „	4.000 „	Rotterdam	sh.	4/—	za to.

Francja

statek ok.	2.200 ton	Rouen	sh.	5/10½	za to.
„ „	2.200 „	Lorient	sh.	6/4½	za to.
„ „	2.200 „	Bordeaux	sh.	6/6	za to.
„ „	1.800 „	Cherbourg	sh.	5/7½	za to.
„ „	1.500 „	Marseille	sh.	11/—	za to.
„ „	1.800 „	Nice	sh.	10/9	za to.
„ „	1.750 „	Cette	sh.	10/6	za to.
Ponadto					
zafrachtow.	5.000 „	Aleksandria	sh.	9/—	za to.
„	8.000 „	Aleksandria	sh.	7/9	za to.

Belgia

statek ok.	3.000 ton	Gent	sh.	3/9	za to.
„ „	3.000 „	Seebrügge	sh.	3/9	za to.

Reasumując, ogólnie tendencja bardzo słaba ze spodziewanym ożywieniem w ciągu miesiąca września. Słyszy się jednak znów głosy pesymistyczne, zapowiadające pogorszenie się sytuacji.

WIADOMOŚCI CELNE I TRANSPORTOWE

NOWA TARYFA TOWAROWA DLA KOMUNIKACJI POMIĘDZY RUMUNIĄ A PORTAMI MORSKIMI GDYNIA/GDAŃSK

Z dniem 1 października 1938 r. wchodzi w życie „Międzynarodowa Taryfa na przewóz towarów między stacjami Rumuńskich Kolei Żelaznych i portami morskimi Gdynia i Gdańsk" część I i II. Taryfa ukaże się w języku polskim i rumuńskim z tłumaczeniem niemieckim. Opłaty przewozowe podane są za 100 kg w groszach polskich. Równocześnie z chwilą wejścia w życie powyższej taryfy traci moc obowiązująca „Międzynarodowa taryfa związkowa na przewóz towarów pomiędzy stacjami portowymi Gdynia i Gdańsk z jednej strony a stacjami rumuńskich kolei żelaznych z drugiej strony", część I i II, wydana z ważnością od 1 lutego 1934 r. wraz z wszystkimi późniejszymi zmianami i uzupełnieniami.

OBNIŻENIE STAWEK PRZEWOZOWYCH DLA KOŚCI itd. PRZY WYWOZIE MORSKIM PRZEZ GDYNIĘ/GDAŃSK

Z ważnością od 15 września 1938 r. rozszerzona została taryfa specjalna PB—46 polskiej taryfy portowej część II/3 w ten sposób, że kości odtłuszczone, nieodklejone (odtłuszczona śruta kostna) pozycji 146 klasyfikacji towarowej w przyszłości przewożone być mogą od stacji Karolev do wszystkich stacji portowych w Gdyni i Gdańsku według obniżonej stawki przewozowej 126 gr za 100 kg przy przewozie 15 ton. Mączka kostna, odtłuszczona, bębnowa, parzona (odklejona) pozycji taryfowej 638 oraz śruta kostna odtłuszczona pozycji taryfowej 640 przewozone być mogą na podstawie taryfy specjalnej PE 3 z ważnością od 15 września 1938 r. w komunikacji pomiędzy Karolev a Gdynią i Gdańskiem według obniżonej stawki przewozowej 123 gr za 100 kg.

OBNIŻENIE PRZEWOŹNEGO DLA KWASU OCTOWEGO PRZY WYWOZIE MORSKIM PRZEZ GDYNIĘ/GDAŃSK

W związku z zmianą taryfy specjalnej PJ 40 obniżona została od dnia 15 września 1938 r. stawka przewozowa dla kwasu octowego pozycji taryfowej 531 C w komunikacji pomiędzy Grodziskiem Maz. a wszystkimi stacjami portowymi Gdyni i Gdańska. Stawka ta wynosiła dotychczas 588 wzgl. 529 gr za 100 kg przy nadaniu 5 wzgl. 10 t. Od dnia 15 września 1938 r. opłata za przewoźne w tej relacji obniżona została do wysokości klasy 10 a), b) czyli do 503 gr przy nadaniu 5 t i 372 gr przy nadaniu 10 ton. Poza tym do obszaru ważności tej taryfy włączona została z ważnością od dnia 15-go września jako stacja nadawcza stacja Wygoda z opłatą obowiązującą dla stacji Grodzisk Maz.

WOLNE POSTOJOWE DLA WAGONÓW CHŁODNI PRZY PRZESYŁKACH PRZEZNACZONYCH DLA WYWOZU MORSKIEGO PRZEZ GDYNIĘ/GDAŃSK

Z ważnością od 15 września 1938 r. uzupełniony zostanie paragraf 23 polskiej taryfy portowej część II/3, rozdział A, w ten sposób, że towary przewożone w wagonach-chłodniach kolei obcych korzystać będą z 72 godzinnego okresu wolnego od postoju (w przeciwieństwie do wagonów kolei P. K. P., dla których obowiązuje okres 18 godz.).

ZMIANA CZĘŚCI II POLSKO-RUMUŃSKIEJ TARYFY DLA KOMUNIKACJI Z PORTAMI MORSKIMI

Dziennik Taryf i Zarządzeń Kolejowych nr. 36 z dnia 26 sierpnia 1938 r. poz. 483 podaje, że z ważnością od dnia 10 września 1938 r. w ramach taryfy powyższej skreśla się taryfy artykułowe: nr. 2 na zboże w ziarnach, nr. 4 na ziarna roślin strączkowych, nr. 50 na wyroby młynarskie i nr. 51 na otręby zbożowe wraz ze wszystkimi zmianami i uzupełnieniami.

CZECHOSŁOWACKO-POLSKI ZW. KOLEJOWY DLA KOMUNIKACJI Z PORTAMI MORSKIMI MIĘDZYNAR. TAR. ZWIĄZK. CZĘŚĆ II, ZESZYT 5.

Z ważnością od dnia 10. 8. 38 r. została włączona do powyższej taryfy — taryfa artykułowa Nr. 275 (kreda) obowiązująca w kierunku z portów morskich w Gdyni i w Gdańsku do następujących stacji czechosłowackich: Bratislava hlavne nadrazie, Brno, Breclav, Kosice, Letovice, Moravska Ostrava hlavni nadrazi, Opava vychodni nadrazi, Plana nad Luznici, Praha-Verejna skladiste, Rosice nad Labem i Trnava.

POLSKO-CZECHOSŁOWACKI ZWIĄZEK KOLEJOWY DLA KOMUNIKACJI Z PORTAMI MORSKIMI MIĘDZYN. TAR. ZW. CZĘŚĆ II, ZESZYT 6

a) z ważnością od dnia 10. 9. 38 r. taryfa art. Nr. 214 została uzupełniona nową pozycją H „Ruda miedziana wzbogacona". Powyższa taryfa obowiązuje od lub do stacji czeskiej Banska Stiavnica i zawiera wyłącznie stawki 15-tonowe. Stawka wnosi 1470 hc za 100 kg.

b) Z dniem 15. 9. 38 r. pozycja A taryfy art. Nr. 104 (żelazo i stal, wyroby z żelaza i stali) została powiększona o nowy punkt 5 „Maszyny do szycia". Stawki powyższej relacji mają zastosowanie przy przesyłce z czeskiej stacji „Podmokly CSD" do portów polskich w Gdyni i w Gdańsku.

Stawka 5 t — 3170 hc.
Stawka 10 t — 2860 hc.

Natomiast w kierunku z portów w Gdyni i Gdańsku „Maszyny do szycia" objęte pozycją L taryfy art. 204 (żelazo i stal) mogą być nadawane wyłącznie do niżej wymienionych stacji CSD przy których podaje się równocześnie stawki:

Praha Masarykovo nadrazi Praha Verejna skladiste Praha Zizkov	2750 5 t	2340 10 t

Z dniem 9 września 1938 r. została wprowadzona w życie nowa taryfa specjalna GK—3 do tar. tow. część II, zeszyt 2, na koks węglowy — także mielony, brykiety z koksu oraz miał koksowy (koksik) tj. sortyment koksu o wymiarach od 0—10 mm. Taryfę niniejszą można stosować tylko od stacji, Chebzie, Chorzów, Dębieńsko, Hajduki, Kopalnia Ema, Knurów, Nowy Bytom, Tow. i Wawel — do punktów granicznych pod Chebziem, Chorzowem, Mokoszowami, Rudą Śląską, Suminą i Strzybnicą, po równoczesnem zamieszczeniu w liście przewozowym przez nadawcę następującej klauzuli: „Towar z koksowni (lub brykietowni) nadawcy".

WPROWADZENIE NIEMIECKICH TARYF KOLEJOWYCH NA OBSZARZE BYŁEJ AUSTRII

W związku z zaprowadzeniem niemieckiego systemu taryfowego w ruchu wewnętrznym na kolejach w b. Austrii ukaże się z ważnością od dnia 1. 10. 38 r. w nowym wydaniu niemiecka kolejowa taryfa towarowa część I B. obowiązująca również na obszarze byłej Austrii. Dotychczasowe austriackie listy przewozowe tracą ważność z dniem 1. 10. 38 r. i od tej daty obowiązywać będą w komunikacji wewnętrznej na obszarze byłej Austrii wyłącznie listy przewozowe niemieckie. Celem ujednostajnienia przepisów ruchowych przebudowuje się wszelkie urządzenia sygnalizacyjne. Jak wiadomo pociągi w b. Austrii biegną lewymi torami (w Polsce w b. zaborze austriackim do niedawna pociągi biegły lewostronnym torem).

KRONIKA ZAGRANICZNA

DANIA

DUŃSKIE UBEZPIECZENIA MORSKIE W 1937 R.

Według duńskiego czasopisma „Assurancetidende" dochody brutto z premii 18 duńskich towarzystw ubezpieczeń transportów zwiększyły się z 37 mil. kor. w 1936 r. do 44 mil. koron w 1937 r., a zyski netto z premii wzrosły odpowiednio z 15,85 mil. koron do 18,16 mil. koron. Rezerwy na premie i odszkodowania wynosiły 24,52 mil. koron w 1936 r. i 24,10 mil. kor. w 1937 r. Zysk netto towarzystw duńskich wynosił 4,13 mil. koron wobec 4,17 mil. koron w 1936 r.

HANDEL ZAGRAN. DANII (STYCZEŃ—LIPIEC 1938 R.)

wynosił w przywozie 926,5 mil. kor., a w wywozie 893,2 mil. kor., zatym nadwyżka przywozu wynosiła 33,3 mil. kor wobec 92 mil. kor. w takimże okresie roku poprzedniego.

Wywóz do Anglii wynosił 497 mil. kor., przywóz — 329 mil. kor., wywóz do Niemiec (wraz Austrią) — 177 mil. kor., przywóz — 216 mil. kor.

SZWEDZKO—AMERYKAŃSKA LINIA

uzyskała zezwolenie duńskich władz na przewóz emigrantów i innych pasażerów udających się do Stanów Zjednoczonych i Kanady bezpośrednio z portów duńskich. Wobec tego portem wyjściowym dla statków będzie nie Göteborg, lecz Kopenhaga, skąd statki będą zawijać do Göteborgu jako portu pośredniego.

ESTONIA

BILANS PŁATNICZY ESTONII W R. 1937

Handel zagraniczny Estonii wykazał w roku sprawozdawczym znaczny wzrost, i tak wzrósł wywóz o 27%, a przywóz o 28%. W ciągu r. 1937 zakupiono 17 nowych statków a sprzedano 8. Całkowita wartość przywozu, włącznie z statkami nabytymi zagranicą i metali, dosięgła sumy 112.5 mil. kor., wywozu natomiast — 106.3 mil. kor. Z długów zagranicznych umorzono sumę 2,2 mil. kor. Dochód z frachtów wzrósł na 21 mil. kor. Szereg mniejszych pozycji, jak opłaty portowe, komunikacja kolejowa, premie ubezpieczeniowe, poczta, telegraf. telefon i radio, imigracja i emigracja, koszta podróży dla studiów, koszta przedstawicielstw zagranicą dają z reguły drobne nadwyżki na korzyść Estonii.

Rezerwa złota i walut w Banku Estońskim wzrosły w roku ubiegłym o 10,9 mil. kor., długoterminowe zadłużenie zagranicą — o przeszło 5 mil. kor., natomiast bilans w obrocie clearingowym został zamknięty sumą 4,5 mil. kor. na korzyść Estonii. Przy końcu roku ubiegłego suma długu państwowego wynosiła 111 mil. kor. Ogólna suma zadłużenia zagranicznego Estonii wynosiła 139 mil. kor. wobec aktywów w sumie 91 mil. kor. (inwestycyj kapitałowych i rezerw Banku Estońskiego). Z ogólnej sumy 24 mil. kor. t. zw. pożyczki Ligi Narodów, 1/3 znajduje się w posiadaniu instytucji i obywateli estońskich.

NOWE USTAWODAWSTWO RYBACKIE W ESTONII

Jak donosi „Eesti Kalandus" z dniem 1 stycznia 1939 r. wprowadzone zostanie z mocą obowiązującą nowe estońskie ustawodawstwo rybackie.

Nowa ustawa rybacka t. zw. Kalandusseadus obejmuje 6 rozdziałów, a m. a) prawo rybackie, b) stosowanie tego prawa, c) ochronę ryb, d) kapitał przedsiębiorstw rybackich, e) kontrolę rybołóstwa, f) przepisy końcowe.

Przykład Estonii spowoduje niewątpliwie sąsiednie kraje nad Bałtykiem do uporządkowania i kodyfikacji ustawodawstwa w zakresie rybołóstwa morskiego.

FINLANDIA

(Od własnego korespondenta)

Helsinki we wrześniu.

Zarząd miasta Helsinki zamówił swego czasu w fińskiej stoczni „Hietalahden Telakka" w Helsinkach pływającą elektrownię. Elektrownia ta została w tych dniach spuszczona na wodę. Jest to pierwsza tego rodzaju elektrownia na świecie, posiada ona motor Diesla o mocy 120 HP. Zarząd miasta ma używać elektrownię dla wykonywania szeregu prac portowych, przy których jest potrzebny prąd elektryczny a dostarczenie go z lądu jest utrudnione lub niemożliwe.

NOWE JEDNOSTKI FIŃSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ

W stoczni „Crichton Vulcan" w Turku został w tych dniach spuszczony na wodę motorowiec „Aurora" o 4.850 n. r. t. zamówiony przez tutejsze tow. żegl. „Atlanta", które utrzymuje komunikację z Ameryką Południową. Tow. Żegl. „Atlanta" zamówiło w stoczni „Crichton Vulcan" również drugi statek identycznej wielkości. „Aurora" posiada długość 130,2 m, szybkość 16 węzłów i motor Diesla o sile 4.800 HP. Statek jest poza tym umocniony dla żeglugi w lodach. W tych dniach dostarcza stocznia „Crichton Vulcan" dla tow. żegl. „Gustaf Thorden" motorowiec „Carolina Thorden" na linię do Ameryki Południowej i środkowej. To samo towarzystwo zamówiło u Crichtona drugi motorowiec dla tej samej linii o poj. 6.000 trb.

Największe towarzystwo okrętowe Finlandii (towarowe i pasażerskie) F. A. A. nabyło dla swej lewantyńskiej linii motorowiec „Nordland" u Broströma w Göteborgu. Statek posiada pojemność 1.873 b. r. t Linia lewantyńska tego towarzystwa jest obsługiwana poza tym przez statek „Saimaa" wspólnie ze szwedzką linią lewantyńską „Svenska Orient Linien". Towarzystwo F. A. A. odebrało również w tych dniach z stoczni „Hietalahden Telakka" swój największy statek handlowy ss. „Aldebaran" o poj. 2.600 b. r. t. dla linii hullskiej. W stoczni „Crichton Vulcan" wykańczany jest obecnie nowoczesny motorowiec pasażerski dla fińskiego towarzystwa Bore ms. „Bore II", które będzie utrzymywało komunikację pomiędzy Stockholmem a Turku.

W związku z zamknięciem żeglugi przez Newę dla fińskiej floty handlowej, Związek Przemysłowców Fińskich posiadających fabryki nad jeziorem Ładoga zwrócił się do rządu fińskiego z prośbą o wydanie szybkich zarządzeń w sprawie budowy **kanału żeglugowego, łączącego Zatokę Fińską z jeziorem Ładoga.** Budowa tego kanału ma kosztować około 600 milionów fmk.

HANDEL ZAGRANICZNY FINLANDII (STYCZEŃ—LIPIEC 1938 R.)

W ciągu 7 pierwszych miesięcy rb przywóz Finlandii wynosił 4.818 mil. mk., wywóz — 4.366 mil. mk., wobec 5.001 mil. mk. i 4.559 mil. mk. odpowiednio w takimże okresie 1937 r. Nadwyżka przywozu nad wywozem wynosi 451 mil. mk. wobec 443 mil. mk. w okresie poprzednim, tymczasem jeszcze w 1936 r. bilans handlowy 7 miesięcy był dodatni i nadwyżka wywozu wynosiła 304 mil. mk. Udział krajów w handlu zagranicznym Finlandii nie wykazuje większych zmian. W wywozie Anglia zajmuje pierwsze miejsce z 43% (44%), następnie Niemcy — 17% (12%) i Szwecja 4% (5%). W przywozie 22% (21%) przypada na Anglię, 19% (20%) na Niemcy i 12% (12%) na Szwecję.

NOWY DYREKTOR NACZELNY GŁÓWNEGO URZĘDU MORSKIEGO

Po zgonie dotychczasowego naczelnego dyrektora Głównego Urzędu morskiego p. Ilmari Jokinen'a został z dniem 1. 10. br. mianowany na to stanowisko dotychczasowy szef sztabu dowódcy floty wojennej Finlandii, komandor Svante August Sundman.

* * *

Stan floty handlowej Finlandii na dzień 1. VII b. r. przedstawia się następująco:

	ilość	br. ton	netto ton
parowców	562	540.914	309.238
motorowców	39	21.881	11.408
żaglowców aux.	245	15.163	10.302
żaglowców inn.	108	39.923	34.038

Od 1. I. 1938 przybyło 6 parowców poj. łączn. 10.405 ton oraz 6 motorowców o poj. łączn. 5.210 ton. Przeciętny tonaż parowca wynosi obecnie w Finlandii 533 t (20 lat wstecz przeciętny tonaż parowca wynosił 112 t).

Dochody fińskiej floty handlowej w r. 1937 wyniosły według głównego urzędu statystycznego 1.078 mil. fmk. przy czym największy zysk dała żegluga pomiędzy portami fińskimi a Anglią. (E. T.)

HOLANDIA

FLOTA HOLENDERSKA

Z okazji 40-letniego jubileuszu panowania Królowej Wilhelminy, Holenderski Związek Armatorów urządził w Instytucie Kolonialnym b. interesującą wystawę, dającą obraz wspaniałego rozwoju żeglugi holendederskiej w ciągu 40 lat. Podczas gdy w r. 1898 flota holenderska liczy 383 jednostki o pojemności 444.450 brt., dzisiejsza flota holenderska liczy 659 parowców — 1.625.018 brt., 814 motorowców — 1.226.994 brt., i 9 żaglowców — 3.370 brt., razem 1.482 jednostki — 2.855.382 brt. Procentowy udział floty holenderskiej w tonażu floty światowej wzrósł z 1.67% w r. 1898 na 4.21%. Liczba zatrudnionych w żegludze z 29.855 osób wzrosła na 83.230 osób, a kapitał inwestowany w żegludze z 37 milj. Flor. na 240 milj. Flor., nie licząc znacznych kapitałów rezerwowych, którymi rozporządzają towarzystwa żeglugowe.

ZAMORSKIE OBROTY TOWAROWE W PORCIE AMSTERDAMSKIM W PIERWSZYM PÓŁROCZU 1938 R.

wynosiły 19.881.507 ton (20.594.538 t w r. ub.). Ruch pasażerów obejmował w tym okresie 102.000 osób w obu kierunkach. Udział Rotterdamu w ogólnym ruchu żeglugowym Holandii obliczono na 53.62%.

RUCH STATKÓW W PORCIE ANTWERPIA W MIESIĄCU SIERPNIU BR.

W okresie sprawozdawczym weszło do portu 1.009 statków — pojemności 2.114.689 t. Przeciętna pojemność statku wyniosła 2.095 ton.

WOLNA STREFA W PORCIE ANTWERPIA

Na ostatnim posiedzeniu Izby Handlowej omówiono projekt utworzenia w porcie Antwerpiii strefy wolnocłowej. Powołany został komitet do zbadania tej sprawy. W związku z otwarciem wolnej strefy spodziewany jest wzrost ruchu portowego i ożywienie handlu zagranicznego. Poza tym wysunięty został projekt dalszej rozbudowy urządzeń przeładunkowych dla nafty.

LITWA

HANDEL ZAGRANICZNY LITWY W PIERWSZYM PÓŁROCZU 1938 R.

Ogólny wywóz Litwy w ciągu I-go półrocza 1938 r. wynosił 250 tys. ton (184) wartości 116 mil. litów (94), ogólny przywóz 384 tys. ton (410) wartości 109 mil. litów (94). W wywozie litewskim Anglia zajmuje pierwsze miejsce z 41% ogólnej wartości, następnie Niemcy z 22% i Rosja 7%. Polska bierze udział w wywozie Litwy w wysokości 2,2%. W przywozie do Litwy udział Anglii wynosi 28%, Niemiec 24,5%, Rosji 5,8%, Polski 0,03 %.

LITEWSKA SPÓŁDZIELNIA „PIENOCENTRAS" w 1937 R.

Litewska spółdzielnia „Pienocentras" eksportowała w 1937 r. 14,96 mil. kg masła, w tym 80% do Anglii; 71,1 mil. jaj również głównie do Anglii, 1.100 ton jabłek wartości 414 tys. litów głównie do Niemiec, pozatym eksportowała sery, mleko kondensowane i sproszkowane oraz kazeinę.

ŁOTWA

HANDEL ZAGRANICZNY ŁOTWY

W pierwszej połowie roku bieżącego przywóz Łotwy wynosił 533.775 ton wartości 111 mil. łatów wobec 527.347 ton wartości 107 mil. łatów w odpowiednim okresie 1937 r., wywóz natomiast wykazuje poważny spadek z 619.892 ton wartości 104 mil. łatów na 424.624 ton wartości 94 mil. łatów. W handlu zagranicznym Łotwy dwa kraje, Anglia i Niemcy, odgrywają główną rolę, w przywozie zaś należy wymienić i Stany Zjednoczone, które zajmują trzecie kolejne miejsce.

W ciągu 6 pierwszych miesięcy trzech kolejnych lat 1936—1938 przywóz z Anglii wynosił odpowiednio 10—20—17 mil. łatów, wywóz do Anglii 14—42—39 mil. łatów. Przywóz z Niemiec 22—29—43 mil. łatów, wywóz do Niemiec 22—31—30 mil. łatów. Widoczne jest zmniejszenie obrotów z Anglią a poważny wzrost przywozu z Niemiec. Przywóz z Stanów Zjednoczonych wynosił w 1938 r. (6 m.) 7,7 mil. łatów. Przywóz z Polski wykazuje trzykrotny wzrost w rb. i wynosi 2.8 mil. łatów wobec 0.9 mil. łatów w okresie poprzednim. Na wzrost ten wpłynął przywóz węgla za 2.4 mil. łatów.

ŁOTEWSKA POLITYKA PRZEWOZÓW MORSKICH

Łotewskie Towarzystwo Żeglugowe, obejmujące wszystkich armatorów łotewskich, postanowiło zwiększyć kapitał Towarzystwa do 5 milionów łatów. Jednocześnie powzięto uchwałę utworzenia regularnej obsługi portów kontynentalnych do przewozu krajowych ładunków na statkach łotewskich. Transport produktów łotewskich do Anglii szczególnie masła i innych łatwo psujących się towarów pozostaje nadal w rękach angielskiego Tow. Żeglugowego „United Baltic Corporation".

NIEMCY

NIEMIECKIE POŁOWY ŚLEDZI W OKRESIE MAJ — WRZESIEŃ 1938 R.

Niemieckie połowy śledzi od maja do 1 września rb. wynosiły 265.000 kantjes (398.000), w połowach wzięło udział 170 statków (173), które dokonały 358 podróży (542).

Tego roku niemiecka flotylla lugrów zatrzymała się dłużej, niż zwykle, na północnych wodach, gdzie głównie poławiano matiesy i półpełne śledzie, ukazujące się w handlu jako tłuste. Brak w tym roku średnich i małych śledzi. Pełne śledzie ukazały się dopiero pojedyńczo w niektórych ostatnio dowiezionych połowach. Upłynie zatym kilka tygodni, zanim będzie można pokryć całkowity popyt na śledzie pełne na rynku niemieckim.

ROZWÓJ NIEMIECKIEGO RYBOŁÓWSTWA WIELORYBNICZEGO

Zachęcone pomyślnymi wynikami połowów, niemieckie towarzystwa dla połowów wielorybów zamierzają roszerzyć zakres swej działalności przez odpowiednią rozbudowę floty.

W związku z tymi planami, największe niemieckie towarzystwo „Hamburger Walfang Kontor" zakupiło ostatnio od towarzystwa „Viking-Corporation" w Panamie duży statek-przetapialnię tranu, o pojemności 14.523 BRT, wraz z całą flotyllą statków łowieckich, zamawiając szereg dalszych jednostek w stoczniach niemieckich. Inne towarzystwa wobec zbliżającego się sezonu połowów zacharterowały na ten sam cel kilka statków skandynawskich, przeważnie norweskich. W ogólności stan niemieckiej floty wielorybniczej na Antarktyku liczyć będzie w sezonie 1938/39 — 7 statków-fabryk oraz 54 statki łowieckie.

Niemieckie rybołówstwo i przemysł wielorybniczy rozwój swój w wielkiej mierze zawdzięczają Norwegom, którzy zajmując w nim kierownicze stanowiska, kształcą w tym fachu rybaków niemieckich. Również na statkach łowieckich Norwedzy są niezastąpionymi harpunnikami.

RUCH STATKÓW W PORTACH BREMEŃSKICH

w mies. sierpniu br. wykazał na wejściu 963 statków, poj. 959.549 nrt., wobec 888 statków, poj. 961.274 nrt. w mies. VII.

Na wyjściu — 934 statki, poj. 955.670 nrt., wobec 871 statków, o poj. 958.492 nrt. w m. VII.

W pierwszych 8-miu miesiącach roku bież. weszło do portów 6.136 statków, o ogólnej pojemności 6.958.222 nrt., wyszło zaś 6.220 jednostek — 6.999.742 nrt.

OBRÓT TOWAROWY PORTU HAMBURSKIEGO W MIES. LIPCU BR.

wykazał lekki spadek o 2.9% w porównaniu do mies. VI. br. i wynosił 2 mil. ton. Spadek ten spowodowany został zmniejszeniem importu surowców.

Ogólny ruch pasażerski w mies. VII. obejmował 96.772 osób. Przyjechało 48.948 osób, a wyjechało 47.824 osób. W pierwszych siedmiu miesiącach roku bieżącego przyjechało do portu 175.220 osób, a wyjechało 179.815 osób, wobec 169.891 i 184.309 osób w analogicznym okresie roku ubiegłego.

W niemieckich obrotach towarowych z zagranicą port hamburski odgrywa wyjątkową rolę, szczególnie w przywozie. I tak w 1937 r. na 5,7 miliardów RM ogólnego przywozu Niemiec, udział Hamburga wynosił 2.2 miliardy RM., czyli 39.2%, w wywozie na 6.2 miliardów RM. ogółem, udział Hamburga wynosił 26.4%, a w tranzycie wynoszącym ogółem w Niemczech 11 mil. ton, na Hamburg przypada 3.7 mil. ton, czyli 33.2%.

OGÓLNE OBROTY TOWAROWE W PORCIE SZCZECIŃSKIM

w mies. sierpniu br. wynosiły 866.000 t., w tym przywóz 596.000 t (580.000 t), a wywóz 270.000 t (283.000).

Ruch statków na wejściu od strony morza wynosił 693 (663), o poj. łączn. 1.107.821 nrt., (1.012.846), a na wyjściu 685 jednostek (652) o poj. 1.054.556 nrt. (945.720). W nawiasach dane za miesiąc VII.

ROZBUDOWA PORTU SZCZECIŃSKIEGO

Ostatnio zatwierdzony został projekt rozbudowy portu szczecińskiego, kosztem 12 milj. RM., przy czym prace mają być jeszcze w tym roku rozpoczęte. Projekt ten przewiduje powiększenie ilości urządzeń przeładunkowych dla towarów masowych, rozbudowę śpichlerza zbożowego oraz ustawienie 20 nowych dźwigów. Na jednym z ostatnich zebrań sfer gospodarczych dyrektor portu szczecińskiego wskazał na konieczność rozbudowy portu szczecińskiego, podniesienie jego konkurencyjności w stosunku do portu gdyńskiego, przy czym zaznaczył, że mimo poważnego wzrostu obrotu w r. 1937 do 8.3 mil., pozostaje jeszcze wciąż w tyle za Gdynią.

POZYCJA DOCHODÓW NETTO Z ŻEGLUGI W NIEMIECKIM BILANSIE PŁATNICZYM

za rok 1937 wzrastał w porównaniu do roku 1936 z 303 milj. RM. na 412, czyli o 109 milj. RM. Z tego przypada na ar-

matorów niemieckich 386 milj. (280 milj. 1936r.) oraz 26 milj. na dochody z opłat portowych i kanałowych od statków zagranicznych. Zarobki brutto niemieckiej żeglugi z przewozów morskich towarów niemieckich i zagranicznych wynoszą 550 milj. RM. (410 milj. RM. r. 1936), z ruchu pasażerskiego 119 milj. RM., różnych 45 milj. RM (111 milj RM. r. 1936).

FRANCJA

FRANCUSKA FLOTA TANKOWA

Od czasu otrzymania subwencyj rządowych tj. od roku 1935, francuska flota tankowa powiększa się stale i wynosi obecnie 450.000 ton.

SPECJALNE OPŁATY PILOTOWE W PORCIE BOULOGNE

W ub. miesiącu wprowadzono w porcie Boulogne specjalne opłaty pilotowe, z których wpływy użyte będą na odnowienie sprzętu stacji pilotowej. Opłaty te wynoszą za statek poj. do 500 ton — 30,— Frs., do 1000 ton — 40 Frs., do 2000 ton — 60 Frs., do 3000 ton — 80 Frs., a poza 3000 ton — 100 Frs.

WŁOCHY

WŁOSKA ŻEGLUGA W I-ym PÓŁROCZU 1938 R.

W związku ze spadkiem światowego handlu, włoska flota handlowa wykazuje w I-ej połowie rb. w porównaniu z tymże okresem czasu roku poprzedniego mniej przewozów, a jednocześnie daje się zauważyć wzrost udziału bandery włoskiej w przewozach morskich. Zjawiska te uwidocznione są w następującej tablicy:

	Przywóz		Wywóz	
	Tony	Procent. udział bandery włoskiej	Tony	Procent udział bandery włoskiej
Indie i Daleki Wschód				
I. półrocze 1937 . .	702 037	49 0	561 156	91 9
I. półrocze 1938 . .	562 137*	51,8	497 064*	92,6
Poł. i Srodk. Ameryka				
I. półrocze 1937 . .	1 582 912	38 5	92 151	87,9
I. półrocze 1938 . .	1 064 356	34,7	91 056	84,9
Stany Zjednoczone				
I. półrocze 1937 . .	653 607	49,8	173 234	61 3
I. półrocze 1938 . .	789 149	52 7	93 207	64 1
Zachodnia Afryka				
I. półrocze 1937 . .	227 646	80,3	72 806	87,6
I. półrocze 1938 . .	149 072	65 0	45 582	98 0
Połn. Europa i porty bałt.				
I. półrocze 1937 . .	4 598 292	51,6	603 090	21,6
I. półrocze 1938 . .	5 400 721	62,0	456 041	27 4
Morze Czarne				
I. półrocze 1937 . .	887 974	59 5	68 799	90,9
I. półrocze 1938 . .	459 492	81,6	63 887	97,0
Morze Śródziemne				
I. półrocze 1937 . .	1 136 886	75,4	572 380	87,4
I. półrocze 1938 . .	1 209 871	78,7	582 345	86 6

*) łącznie z Włoską Afryką Wschodnią

Udział bandery włoskiej zwiększył się wszędzie za wyjątkiem szlaku przywozowego z Zachodniej Afryki i szlaku wywozowego do Południowej i Środkowej Ameryki. Poważną zwyżkę na szlaku Północnej Europy i portów bałtyckich należy tłumaczyć tym, że Włochy przy zakupie węgla zwykle stawiają warunek dostarczenia go na statkach włoskich. Na wzrost udziału bandery włoskiej w przewozach na innych szlakach wpływa rozwój ruchu tranzytowego w portach włoskich wskutek ulepszenia włoskich linii regularnych i powstania wolnej strefy w porcie Genui. Dla przykładu wskazać należy na zamiar Związku Południowo-Afrykańskiego zorganizowania w genueńskiej wolnej strefie przeładunku dla owoców z Południowej Afryki. Norwegia korzysta z pośrednictwa włoskiego w wywozie poważnych ilości ryb do krajów Lewantu, statki obcych linii zawijają obecnie do Genui dla przeładunku towarów przeznaczonych do krajów Lewantu.

NIEMCY JAKO ZAPLECZE TRIESTU

Według oficjalnej statystyki portu w Trieście przywóz przez port w czasie od 1 stycznia do 31 maja br. wynosił 413.724 ton (w 1937 r. — 402.891), wywóz — 382.694 (1937 r. 466.079). W ogólnym obrocie wynoszącym 796.418 ton wzięły udział:

Niemcy bez Austrii	246.465 t (1937 — 40.138 t)
Czechosłowacja	212.014 t (1937 — 180.852 t)
Austria	209.932 t (1937 — 281.535 t)

Podczas gdy cyfry dla Czechosłowacji i Austrii nie wykazują większych zmian, cyfra dla Niemiec jest zadziwiająco duża w porównaniu z okresem poprzedniego roku.

Omawiany okres jest jednak zbyt krótki, by można było na jego podstawie wyciągnąć wnioski o przyszłym rozwoju ruchu towarów w Trieście.

UPADEK PORTU NEAPOLITAŃSKIEGO

Włoska polityka autarkiczna odbiła się bardzo niekorzystnie na ruchu towarowym portu neapolitańskiego, a szczególnie na przywozie. Tak np. wskutek uruchomienia wielkiej centrali elektrycznej „Sila“ w Kalabrii, przywóz węgla do południowych Włoch zmniejszył się od 1929 r. o prawie 50%, zaś na skutek pomyślnych rezultatów „walki o zboże“ przywóz zboża zmniejszył się o około 70%. Czynniki miarodajne uważają jednak, że Neapol w przyszłości znów odgrywać musi ważną rolę w życiu gospodarczym Włoch. Należy zaznaczyć, że w czasie wojny abisyńskiej prawie pół miliona wojska i większość materiału wojennego wysłana została z Neapolu.

RÓŻNE

REKORDOWY ROK W PORCIE LONDYŃSKIM

Sprawozdanie roczne „Port of London Authority“ za rok gospodarczy 1. III. 1937—31. III. 1938 r. wykazuje dalszy wzrost wykorzystania portu londyńskiego. Obroty towarowe powiększyły się o 4.1% do 44.64 milj. ton (42.87 milj.). Ogólne dochody z opłat portowych z 5.79 milj. £., powiększyły się do 6,13 milj. £.

RUCH W KANALE SUEZKIM

w pierwszej połowie 1938 r. wykazał w porównaniu do roku ubiegłego b. znaczny spadek. Przeszło przez kanał w tym okresie 3094 statków poj. 23.819.596 brt., wobec 3407 statków — poj. 25.796.542 brt. w roku ub. Pierwsze miejsce zajęła bandera angielska — 1490 jednostek — 49.78%, Włochy 499 jednostek — 13,70%, Niemcy 251 statków — 9.18%, dalej Holandia, Francja, Norwegia, Grecja i Jugosławia.

Niemiecka „Hansa“ w jednym z ostatnich numerów żąda kategorycznie od Zarządu kanału Suezkiego wprowadzenia obiecanych obniżek opłat, wskazując na to, że opłaty w Kanale Panamskim są o 60% niższe niż w kanale Suezkim. Pismo uważa za niemożliwe, aby najważniejsze połączenie Europy z Wschodem było wykorzystywane przez grupę zainteresowanych, która ma na celu jedynie wyciągnięcie jak największego zysku. „Fakt, że udziałowcom w ciągu ostatnich 50 lat wypłacono dywidendę 7-miokrotnie przekraczającą ich wkłady, świadczy dobitnie o zachłanności Zarządu „Kanału“, kończy swoje wywody „Hansa“.

RUCH W KANALE PANAMSKIM W PIERWSZYM PÓŁROCZU 1938 R.

Przez kanał Panamski przeszło w okresie sprawozdawczym 1938 statków o poj. 13.159.101 t, wobec 14.376.543 ton w roku ub.

NOWA FABRYKA MĄCZKI RYBNEJ W NORWEGII

Norweski Związek Rybaków przystąpił do budowy fabryki mączki rybnej i olejów rybnych, która stanie w miejscowości Askoy. W tym celu zawiązało się ostatnio przedsiębiorstwo pod nazwą: A/S Sillefiskernes Fabrikklag o kapitale zakładowym 500.000 koron norweskich.

W związku z budową wymienionej nowej placówki przemysłowej odbyła się w Bergen konferencja, na której omówiono kwestię ustosunkowania się związkowej fabryki mączki rybnej do istniejących zakładów przetwórczości tego samego rodzaju.

TURECKI PROGRAM MORSKI

Jak donosi prasa turecka, Bank Morski zamówić ma w stoczniach angielskich kosztem 2 miln. funtów szterlingów 8 okrętów, a to na rachunek 10 milj £ kredytu, otwartego ostatnio dla Turcji przez Anglię.

Poza tym w rb. rozpocznie się budowa 12 małych portów — w tej liczbie w Hopa i w Tekirdayh. Również Bank Morski postanowił w ciągu najbliższych 4 lat zmodernizować turecką flotę handlową.

DOBROWOLNE OBNIŻENIE KONTYNGENTÓW EKSPORTU DRZEWA?

Pomiędzy szwedzkimi, fińskimi i rosyjskimi eksporterami drzewa toczą się obecnie pertraktacje o dobrowolne zmniejszenie kontyngentów eksportu drzewa, celem stabilizowania cen. Rząd sowiecki zgodził się na zmniejszenie eksportu drzewa o 60.000 std., Finlandia o 58.000, a Szwecja o 48.000. W porównaniu do roku ubiegłego sprzedaż drzewa wykazała b. znaczny spadek. Finlandia z swojego kontyngentu — 903.000 std., wykorzystała w I-szej połowie 1938 r. — 218.000 std., a Szwecja sprzedała w tym okresie 390.000 std., wobec 700.000 std. w roku ubiegłym. W związku z tym, w portach finlandzkich zmniejszyło się zapotrzebowanie tonażu do przewozu drzewa.

POLACY W BELGIJSKIEJ EKSPEDYCJI POLARNEJ Z PRZED 40 LATY

Dla upamiętnienia rocznicy belgijskiej ekspedycji naukowej polarnej barona de Gerlache, odbytej na statku „Belgica“, która wyruszyła z Antwerpii w sierpniu 1897 r., Belgijska Liga Morska wraz z Towarzystwem Geograficznym i Towarzystwem Polsko-Belgijskim urządziła dnia 22 sierpnia rb. w Brukseli uroczyste przyjęcie dla członków ekspedycji, pozostałych przy życiu, komendanta Melaertsa, kapitana portu w Zeebrügge, marynarzy Jana van Mierlo i Dufoura i profesorów Dobrowolskiego i Arctowskiego z Warszawy. Z tej okazji Albert de Burbure, wiceprezes Belgijskiej Ligi Morskiej, podaje na łamach „Lloyd Anversois“ szczegółowy życiorys profesora Dobrowolskiego i wymienia jego zasługi na polu nauki, jako specjalisty w dziedzinie historii naturalnej lodu.

Obecnie Królewska Akademia Umiejętności w Belgii zaprosiła profesora Dobrowolskiego do uporządkowania notatek i manuskryptów barona de Gerlache dla wydawnictwa pośmiertnego.

KRONIKA PORTOWA

PRACA POLSKIEJ FLOTY HANDLOWEJ W I-SZYM PÓŁROCZU BR.

Sytuacja w żegludze międzynarodowej w I-szym półroczu rb. kształtowała się wybitnie niekorzystnie. Stawki frachtowe nieprzerwanie spadały i w końcu okresu sprawozdawczego doszły mniejwięcej do poziomu połowy 1936 r.

Jeżeli chodzi o przewozy ogólne polskich przedsiębiorstw żeglugowych w pierwszym półroczu br. w porównaniu z analogicznymi okresami r. ub., to przedstawiały się one następująco (w tonach — w nawiasach dane za pierwsze półrocze r. ub.): razem 794.885 (800.591), w tym wywóz 511.408 (513.811), przywóz — 215.913 (222.608).

Wywóz, dokonany przez polskie przedsiębiorstwa żeglugowe w pierwszym półroczu rb. stanowi zaledwie niecałe 8,1% ogólnego wywozu przez porty polskiego obszaru celnego, przywóz zaś — 13,4% ogólnego przywozu, wreszcie wywóz i przywóz łącznie stanowią zaledwie 9% ogólnego obrotu portów w pierwszym półroczu rb. Zarówno zatem liczby bezwzględne, jak i stosunkowe przewozów kształtują się poniżej odnośnych danych z okresu porównawczego 1937 r., co zostało spowodowane mniejszą aktywnością w zakresie eksploatacji statków dzierżawionych.

Polskie przedsiębiorstwa żeglugowe, jak to wynika z powyższego zestawienia, obsługują w minimalnej mierze zarówno obroty własne, jak również przewozy towarów obcych. Stąd pogłębiający się kryzys nie sięga naszych statków pod względem wykorzystania ich ładowności, a to właśnie jest coraz powszechniej traktowane, jako najbardziej istotne kryterium w ocenie pracy i znaczenia żeglugi morskiej z punktu widzenia interesów gospodarki narodowej.

W tych warunkach, wykorzystanie bandery narodowej w obsłudze własnych obrotów staje się coraz bardziej oczywiste i nie ulegające żadnej dyskusji, nie tylko wśród dysponentów ładunku w danym kraju, lecz i w płaszczyźnie szerszej — międzynarodowej.

OTWARCIE DOMU RYBAKA W WIELKIEJ WSI — WŁADYSŁAWOWIE

4 bm. odbyła się podniosła i piękna uroczystość poświęcenia i otwarcia Domu Ludowego Rybaka Polskiego im. Generała Orlicz-Dreszera w Wielkiej Wsi — Władysławowie. W uroczystości wzięła udział liczna rzesza mieszkańców wybrzeża, Polacy gdańscy oraz goście z Warszawy, przybyli specjalnym pociągiem.



Dom Rybaka im. Gen. Orlicz-Dreszera w Władysławowie

Na uroczystość przybyli również: wojewoda pomorski Raczkiewicz, gen. Kwaśniewski, komandor Frankowski, starosta morski Potocki oraz w komplecie zarząd główny Ligi Morskiej i Kolonialnej i oddziału stołecznego.

Gmach „Domu Rybaka" ufundowany został przez Ligę Morską i Kolonialną i stanowi pomnik ku czci gen. Orlicz-Dreszera.

Po przemówieniu biskupa morskiego ks. Okoniewskiego, nastąpiło poświęcenie gmachu i Msza św., następnie wygłosił dłuższe przemówienie gen. Kwaśniewski, podkreślając zadania nowej placówki na wybrzeżu, oraz wskazując na znaczenie rybołówstwa morskiego dla gospodarki kraju.

Po gen. Kwaśniewskim w imieniu gminy nadmorskiej przemówił wójt Ignacy Szukalski, następnie zaś rybak Dawid Piper z Jastarni. Mowa jego była serdecznie oklaskiwana, a wzruszającym momentem było, gdy gen. Kwaśniewski ucałował rybaka. Następnie woj. Raczkiewicz podszedłszy do głównego wejścia u symbolicznej wstęgi wygłosił przemówienie. Defilada kaszubskiej brygady Obrony Narodowej zakończyła pierwszą część uroczystości.

Z kolei nastąpił wspólny obiad, przedstawienie grup regionalnych i zabawa ludowa.

W ramach uroczystości woj. Raczkiewicz udekorował krzyżami zasługi 9 policjantów z posterunku morskiego Władysławowo — Wielka Wieś.

KOŃCOWE EGZAMINY W PAŃSTWOWEJ SZKOLE MORSKIEJ

W wyniku egzaminów końcowych, które odbyły się w Państowej Szkole Morskiej w bieżącym miesiącu przyznano 23 dyplomy ukończenia, w tym 8 — mechanikom i 15 — nawigatorom.

Dyplomy nawigatorów otrzymali:

Bereżecki Antoni, Buss Jordan, Brzostek Wacław, Bawlikowski Jerzy, Gojny Artur, Komocki Kazimierz, Kijewski Jan, Maciejewicz Konstanty, Mikołajczak Feliks, Piaskiewicz Jan, Rutkowski Antoni, Rutkowski Ładysław, Sudolski Jan, Wezdecki Tadeusz, Harasymiuk Władysław (ekstern.)

Dyplomy mechaników otrzymali:

Bałłaban Stanisław, Mysłakowski Andrzej, Noworyta Robert, Szeląg Alfred, Szeparowicz Marian, Tajer Zbyszko, Woyna-Gwiaździński Stanisł., Arens Leon (ekstern.).

WIZYTA POLSKICH OKRĘTÓW WOJENNYCH W DANII

W końcu ub. mies. jednostki polskiej marynarki wojennej ORP „Grom" i „Błyskawica" pod dowództwem komandora Podjazd-Morgensterna, rewizytowały duńską królewską flotę wojenną, której jednostki bawiły w Gdyni w roku 1935.

Podczas pobytu ORP „Grom" i „Błyskawicy" w Kopenhadze po oficjalnych wizytach, odbyło się szereg przyjęć. Komandor Podjazd-Morgenstern wydał na kontrtorpedowcu ORP. „Błyskawica" przyjęcie, w którym wzięli udział dowódca Marynarki Wojennej admirał Rechnitzer, wiceminister wojny Steeman, poseł R. P. Starzewski oraz wyżsi oficerowie duńscy i polscy.

Poseł R. P. min. Starzewski wzniósł toast na cześć J. K. M. króla Chrystiana X, zaś admirał Rechnitzer na cześć Pana Prezydenta R. P. Następnie kmdr. Podjazd-Morgenstern wzniósł kielich na cześć Marynarki duńskiej składając podziękowanie za serdeczne przyjęcie, zgotowane polskim marynarzom.

Admirał Rechnitzer podkreślił, iż wizyta, będącą wynikiem dobrych stosunków polsko-duńskich, została mile przezeń powitana i wzniósł z kolei kielich na pomyślność rozwoju polskiej Marynarki Wojennej.

W Poselstwie Polskim odbył się oficjalny obiad, w którym wzięli udział drugi syn Chrystiana X książę Knud z małżonką, ks. Matyldą. Książę Knud jest sam oficerem Marynarki. W obiedzie uczestniczyli również szef Marynarki duńskiej adm. Rechnitzer i wiceminister spraw zagranicznych Mohr.

W czasie obiadu min. Starzewski wzniósł toast na cześć króla Chrystiana X i Danii, zaś książę Knud toast na cześć Pana Prezydenta R. P. i Polski.

NOWE LINIE OKRĘTOWE.

Polska Agencja Morska przyjęła ostatnio reprezentację amerykańskiej linii: „New York and Puerto Rico Steamship Co.", utrzymującej regularną komunikację statkami towarowymi między Nowym Yorkiem a Wielkimi Antylami.

Firma maklerska w Gdyni, „Behnke i Sieg" zgłosiła w Urzędzie Morskim nową regularną linię okrętową Gdynia—Gdańsk—Antwerpia. Statki tej linii będą kursować w odstępach 3-tygodniowych.

Utrzymujące regularną komunikację pomiędzy Hamburgiem, Antwerpią itd., a Ameryką Południową statki Sociedade Geral Line, Lissabon zawijać będą w przyszłości co cztery tygodnie również do Gdyni i Gdańska.

* * *

W otwarciu tegorocznych „Targów Królewieckich" wzięła udział również delegacja Izby Przemysłowo-Handlowej w Gdyni, w składzie wicedyrektora Izby posła Marchlewskiego i ref. prasowego red. Urbańskiego.

ZMIANY NA PLACÓWKACH KONSULARNYCH W GDYNI

Generalnym konsulem Grecji mianowany został p. Julian Rummel.

Dotychczasowy konsul francuski w Gdyni p. Gauthier odszedł na inną placówkę zagraniczną, na jego miejsce przybył p. Robert Chaulet.

RYBOŁÓWSTWO MORSKIE

W tegorocznym sezonie rybołóstwa dalekomorskiego biorą już udział nowe towarzystwa połowów dalekomorskich: „Delfin" i „Korab". Jak poprzednio pisaliśmy towarzystwa te otrzymały do eksploatacji nowoczesne kutry rybackie, wykonane na zamówienie Min. P. i H. w Niemczech (3) i Gdańsku (2). Obecnie więc pracują w Gdyni 4 towarzystwa połowów dalekomorskich: „Mewa" — „Pomorze" — „Korab" i „Delfin".

Towarzystwo połowów dalekomorskich „Pomorze" ostatnio zakupiło w Anglii trzy trawlery rybackie, które już biorą udział w połowach na Morzu Północnym.

Statki te zakupiono po £ 5.000.— czyli około zł 130.000 za każdy trawler. Spłata statków odbędzie się w ten sposób, że od każdych 50 kg złowionych ryb płacić będzie się po 2 szylingi i 6 pensów na poczet rachunku kupna.

Łącznie z nowo zakupionymi trawlerami flota rybacka towarzystwa „Pomorze" posiada 6 jednostek rybackich.

10 LECIE FIRMY „BEHNKE I SIEG“ W GDYNI

Znana firma maklerska w Gdyni „Behnke i Sieg“ obchodzi w tych dniach 10-lecie istnienia w Gdyni, ponieważ we wrześniu 1928 r. została wpisana do tut. rejestru handlowego.

W przecigu 10-ciu lat firma szeroko się rozwinęła i uzyskała szereg przedstawicielstw linii żeglugowych.

Obecnie firma „Behnke i Sieg“ jest agentem linii regularnych do Szwecji, Niemiec i Belgii, jak również reprezentuje linię okrętową. „Hamburg—Ameryka Line“, „Deutsche Afrika Linien“ oraz „Deutsche Levante Linie“.

NOWY MAGAZYN ŚLEDZIOWY W PORCIE RYBACKIM

W porcie rybackim w Gdyni ukończono budowę magazynu śledziowego towarzystwa połowów dalekomorskich „Korab“. Magazyn, znajdujący się przy nabrzeżu Wilsonowskim posiada 1.192 m^2 powierzchni. Od strony wschodniej magazyn posiada biura parterowe, od strony zachodniej znajdują się pomieszczenia gospodarcze, poczekalnie dla robotników itp. Właściwy magazyn zajmuje na parterze powierzchnię 31.87 m na 19,46 m. Przedłużeniem magazynu jest pakownia śledzi, o powierzchni 18,22 m na 19,10 m. Podłoga pakowni jest betonowa. Pod pakownią znajduje się piwnica o tej samej powierzchni dla przechowywania beczek ze śledziami. Do tej piwnicy transportuje się beczki natychmiast po przybyciu statku. Z piwnicy do pakowni beczki dostają się specjalnym wyciągiem elektrycznym. Na pierwszym piętrze budynku mieści się magazyn sieci i innych materiałów. Całość jest cennym nabytkiem dla portu rybackiego w Gdyni, tymbardziej, że została wybudowana przez kapitały polskie.



Msza św. na dworcu morskim

PROJEKT BUDOWY FABRYKI LODU W PORCIE RYBACKIM W WŁADYSŁAWOWIE

Morski Urząd Rybacki w Gdyni po zbadaniu kwestii rosnącego zapotrzebowania lodu, w związku z wzrastającymi połowami dalekomorskimi, zamierza przystąpić do budowy fabryki lodu w porcie Władysławowo. Dotychczas statki i kutry rybackie przy wyjazdach na połowy pod Bornholm, na wody Skagerraku i morza Północnego, zaopatrywały się w lód w Gdyni. Konieczność budowy fabryki we Władysławowie wypływa i z tej przyczyny, że podobny zakład w Gdyni okazuje się za mały dla pokrywania całkowitego zapotrzebowania na lód przez polskie statki rybackie, a częściowo i zagraniczne.

URUCHOMIENIE DWÓCH WIELKICH WĘDZARNI W PUCKU

W Pucku wybudowane zostały dwie wielkie wędzarnie 20-to piecowe, które nastawione są na masową przeróbkę szprotów, przy obsłudze 60 ludzi każda. Wędzarnie są już czynne przy wędzeniu węgorzy i flonder i stanowią podstawę dla rozwoju przemysłu rybnego w Pucku i okolicy.

ELEKTRYFIKACJA KUŹNICY

Wielki ośrodek rybactwa polskiego w Kuźnicy na Helu, dzięki sfinalizowaniu pertraktacyj zarządu gminnego w sprawie otrzymania pożyczki, jeszcze w ciągu roku bieżącego zostanie zelektryfikowany. Prąd dla Kuźnicy dostarczany będzie z elektrowni na Helu.

BUDOWA DRUGIEGO TORU KOLEJOWEGO NA TRASIE GDYNIA—SOPOTY

Ponieważ jednotorowy szlak kolejowy na odcinku Gdynia—Sopoty jest przeciążony i często najdrobniejsze przeszkody utrudniały bardzo komunikację, dyrekcja P. K. P. w Toruniu wkrótce już rozpocznie pracę nad ułożeniem 2-go toru na tym odcinku. 2-gi tor zostanie następnie doprowadzony aż do Pucka.

ROZWÓJ FABRYKI MĄCZKI RYBNEJ W GDYNI

Istniejąca dopiero od roku fabryka mączki rybnej zdołała już nie tylko opanować rynek krajowy, ale rozpoczęła też eksportować mączkę zagranicę. Ostatnio wysłano zagranicę pierwszą partię mączki rybnej w ilości około 50 ton.



Port rybacki w Gdyni

WIZYTY W GDYNI

12 bm. przybyła do Gdyni pociągiem berlińskim 25-osobowa delegacja kombatantów belgijskich, przywożąca urnę z ziemią z pola walk nad Izerą, która zostanie złożona na Sowińcu. Kombatantów belgijskich powitali na dworcu przedstawiciele władz wojskowych i cywilnych, konsul belgijski Giacomini, delegacje organizacji b. wojskowych ze sztandarami, oraz liczna publiczność. Na peronie stanęła kompania honorowa Związku Rezerwistów ze sztandarem i orkiestrą. W chwili wjazdu pociągu orkiestra odegrała marsza generalskiego. Kombatanci belgijscy z generałami Willens, Lebrun, i Henry na czele wyszli z wagonu z rozwiniętymi sztandarami bojowymi. Przewodniczący delegacji belgijskiej gen. Willens po odebraniu raportu od dowódcy kompanii honorowej Zw. Rezerwistów przeszedł przed jej frontem i ucałował sztandary polskich organizacyj b. wojskowych. Przemówienie powitalne wygłosił prezes gdyńskiego oddziału polskich Związków Obrońców Ojczyzny mjr. Ruszczyc, wyrażając radość z możności powitania nad polskim morzem bohaterskich żołnierzy belgijskich i dziękując za pamięć o największym Polaku Marszałku Józefie Piłsudskim, na którego mogiłę przywieźli ziemię z pól bitewnych Izery. Ziemia ta zmieszana z ziemią polskich pól bitewnych, składanych na Sowińcu, będzie symbolem wiecznego braterstwa polsko-belgijskiego. Przemówienie swoje zakończył mjr. Ruszczyc okrzykiem na cześć Belgii, króla Leopolda i kombatantów belgijskich. Imieniem delegacji kombatantów belgijskich przemówił gen. Willens, dziękując za serdeczne powitanie i za umożliwienie oglądania dzieła, jakim jest Gdynia, której powstanie nie ma równego przykładu w dziejach świata. Okrzykiem na cześć Polski, Prezydenta Mościckiego i Marszałka Śmigłego-Rydza zakończył swe przemówienie gen. Willens, a orkiestra odegrała hymny narodowe belgijski i polski.

13 bm. kombatanci belgijscy zwiedzili miasto, port handlowy i wojenny, oraz podejmowani byli lampką wina przez prezesa oddziału gdyńskiego P. Z. O. O. mjr Ruszczyca, w salonach „Polskiej Riwiery". Wieczorem opuścili Gdynię, udając się do Warszawy.

* * *

Poraz pierwszy bawił w Gdyni oficjalny przedstawiciel prasy litewskiej, attache prasowy poselstwa litewskiego w Warszawie, Stasys Leskajtis. Gość litewski, w Gdyni, złożył wizytę w Komisariacie Rządu i Urzędzie Morskim, oraz dokładnie zwiedził miasto, port i jego urządzenia

* * *

Z Łotwy przybył do Gdyni wicedyrektor departamentu łotewskiego ministerstwa przemysłu i handlu p. Janis Volmas w towarzystwie łotewskiego armatora p. Karlis Jansona. Goście zwiedzili port i urządzenia oraz odbyli konferencję z polskimi sferami żeglugowymi w sprawie rozbudowy regularnych linii transportowych polsko-łotewskich.

* * *

Również ostatnio zwiedziła Gdynię wycieczka 50 inżynierów kolejowych z Niemiec. Uczestnicy wycieczki zwiedzili port, interesując się specjalnie urządzeniami kolejowymi, oraz wysłuchali referatów o rozbudowie portu i inwestycjach kolejowych.

* * *

11 bm. przybyła do Gdyni wycieczka uczestników konferencji aeronautycznej państw bałtycko-bałkańskich, odbywającej się w Warszawie. Uczestnicy wycieczki w liczbie 24 osób zwiedzili przed południem miasto oraz port handlowy i wojenny, a po południu port rybacki Władysławowo oraz miejscowości letniskowe na wybrzeżu.

* * *

W początku bm. pociągiem specjalnym z Pińska przybyła do Gdyni 850-osobowa wycieczka rolników poleskich, zorganizowana przez Kółka Rolnicze pod egidą Ligi Morskiej i Kolonialnej. Uczestnicy wycieczki zwiedzili port i miasto oraz złożyli wieniec na mogile gen. Orlicz-Dreszera na Oksywiu. Wycieczka z Polesia była jedną z największych wycieczek, jakie w roku bieżącym bawiły na wybrzeżu. Wycieczka poleszuków z Gdyni udała się do Poznania.

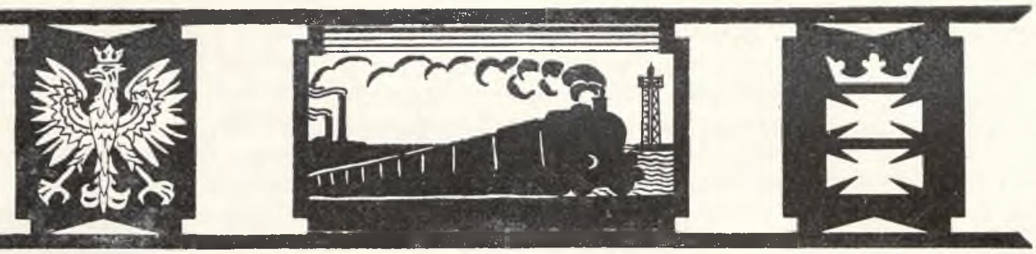
* * *

Bawiący w Gdańsku minister finansów Rzeszy hr. Schwerin von Krossigk zwiedził w dniu 29 ub. mies. na holowniku gdańskim w towarzystwie prezydenta senatu Greisera baseny portu w Gdyni.

ZJAZD INŻYNIERÓW BUDOWLANYCH W GDYNI

W dniach 10—13 bm. odbywał się w Gdyni IV zjazd Polskich Inżynierów Budowlanych, na który przybyło ok. 500 inżynierów budowlanych z całej Polski. Obrady zjazdu odbywały się w poszczególnych sekcjach, i dotyczyły: 1) zagadnienia wpływu doboru materiałów na użytkowanie i trwałość budowli, 2) dziedziny zapraw budowlanych, beton, materiały izolacyjne, ochrona przed wilgocią i doraźne próby materiałów budowlanych, 3) wpływów projektodawcy i konstruktora na użytkowanie i trwałość budowli, kwestia materiałów izolacyjnych, świetlnych, słyszalności pomieszczenia, wentylacji budynków itd. Wnioski poszczególnych sekcji zostały przedłożone na plenum zjazdu. Po uchwaleniu wniosków zjazd został zamknięty w dniu 12 bm. Po zamknięciu zjazdu, uczestnicy zwiedzili szczegółowo Gdynię — miasto i port handlowy Gdańsk oraz wybrzeże.

GDAŃSK



Zamorski obrót portu gdańskiego w miesiącu sierpniu br. wyniósł 618.057.03 ton, wobec 706.682.6 ton w mies. lipcu br. i 571.730.5 ton w mies. sierpniu 1937 r., wykazując w porównaniu do mies. lipca br. spadek o 88.625.3 ton — 12.5%, w porównaniu zaś do sierpnia 1937 r. wzrost o 46.326.8 ton — 8,1%.

Przywóz zamorski w mies. sprawozdawczym wyniósł 145.107.8 ton, wykazując spadek w porównaniu do mies. lipca br. (199.674.2 t) o 54.566.04 t — 27.3%, i wzrost do mies. sierpnia 1937 r. (137.830.2 t) o 7.277.6 ton — 5.3%.

Wywóz zamorski w tym okresie wyniósł 472.949.5 t, również wykazując spadek w stosunku do m. lipca br. (507.008.4 ton) o 84.055.9 t — 6.7%, i wzrósł w stosunku do mies. sierpnia 1937 r. (433.900.3) o 39.049.2 t — 9%.

Obroty za okres styczeń—sierpień br. wyniosły ogółem 4.785.023.7 ton; w przywozie 1.186.282.6 t i w wywozie — 3.598.741.1 t. Obrót za 8 mies. br. w porównaniu do tego okresu 1937 r. (4.618.445.9) wzrósł o 166.577.8 t — tj. o 3.6%. Przywóz za 8 miesięcy br. zwiększył się w porównaniu do tego okresu r 1937 (885.356.7) o 300.925.9 t. — 34%, a wywóz (r. 1937 — 3.733.089.2 t) — spadł o 134.348 t — tj. 3.6%.

RUCH STATKÓW W PORCIE GDAŃSKIM W MIESIĄCU SIERPNIU 1938 R.

W miesiącu sprawozdawczym przeszło przez port gdański 161 statków o pojemności 855.167 nrt. wobec 1.344 statków o pojemności 992.163 nrt. w miesiącu poprzednim, co oznacza spadek o 183 statków = 13.7% oraz o 106.996 nrt. = 12.1%. W porównaniu z tym samym miesiącem roku poprzedniego, w którym przeszło przez port gdański 1.126 statków o pojemności 742.922 nrt., zaznaczył się wzrost o 35 statków = 3.2% i 112.245 nrt=15.1%. Z powyższej cyfry przypadało w miesiącu sprawozdawczym na wejście 569 statków o pojemności 417.619 nrt. wobec 681 statków o pojemności 984.503 nrt. w miesiącu poprzednim i 552 statków o pojemności 362.297 nrt. w miesiącu analogicznym roku poprzedniego, wyszło natomiast 592 statków o pojemności 437.548 nrt. wobec 663 statków o pojemności 488.179 nrt. wzgl. 574 statków o pojemności 380.625 nrt. W ruchu powyższym na pierwszym miejscu znajdowała się bandera szwedzka z 87.873 nrt., na drugim fińska z 52.082 nrt., a na trzecim duńska z 44.816 nrt. Bandera polska znajdowała się z 20.378 nrt. na dziesiątym miejscu.

RUCH PASAŻERSKI W PORCIE GDAŃSKIM W SIERPNIU 1938 R.

Ogólny ruch pasażerski w miesiącu sprawozdawczym obejmował 165 osób wobec 216 osób w miesiącu analogicznym roku poprzedniego. Przyjechało w miesiącu sprawozdawczym 25 osób, wyjechało natomiast 141. Największy ruch odbywał się w komunikacji z Kopenhagą, skąd przyjechało 20 pasażerów, wyjechało zaś 124.

RUCH TOWAROWY PORTU GDAŃSKIEGO NA ŚRÓDLĄDOWYCH DROGACH WODNYCH W MIES. SIERPNIU 1938 R.

Ruch towarowy na śródlądowych drogach wodnych przez śluzę Einlage wyniósł w miesiącu sierpniu 45.369 t wobec 34.472 t w tym samym miesiącu roku poprzedniego. Z cyfry powyższej przypadało na ruch w dół rzeki 21.373 t, w tym 5.701 t mąki, 5.572 t jęczmienia, 4.098 t roślin strączkowych, 1.373 t pszenicy, 909 t sody. Ruch w górę rzeki obejmował 23.996 t w tym 9.140 t węgla, 4.450 t ryżu, 2.089 t drzewa, 797 t kamieni, 717 t metali.

POLSKI RUCH TRANZYTOWY NA ŚRÓDLĄDOWYCH DROGACH WODNYCH PRZEZ PORT GDAŃSKI W MIES, SIERPNIU 1838 R.

Ogólny ruch tranzytowy pomiędzy Gdynią a resztą kraju przez port gdański wyniósł w miesiącu sierpniu 1938 r. — 6.183 t. wobec 8.462 t w tym samym miesiącu roku poprzedniego, co oznacza spadek o 2.280 t czyli 26.9%. W dół rzeki przewieziono 801 t, w tym 300 t cukru, 191 t roślin strączkowych, 125 t metali i wyrobów, 86 t mąki oraz 67 t artykułów spożywczych; w górę rzeki przewieziono 5.382 t, w tym 2.829 ton ryżu, 430 t metali, 407 t skór i futer, 181 t artykułów spożywczych oraz 104 t chemikalii. W okresie styczeń—sierpień przeszło ogółem 69.416 t wobec 58.847 t w tym samym okresie roku poprzedniego, co oznacza wzrost o 10.569 ton czyli 16.3%.

NIEMIECKI RUCH TRANZYTOWY NA ŚRÓDLĄDOWYCH DROGACH WODNYCH PRZEZ PORT GDAŃSKI W MIES. SIERPNIU 1938 R.

Ogólny ruch tranzytowy pomiędzy Prusami Wschodnimi a resztą Rzeszy przez śluzę Danziger Haupt wyniósł w miesiącu sierpniu 1938 r. — 1.202 t wobec 1.373 t w miesiącu analogicznym roku poprzedniego, co oznacza spadek o 171 t czyli ok. 13%.

WYWÓZ WĘGLA PRZEZ PORT GDAŃSKI W MIES. SIERPNIU 1938 R.

W miesiącu sprawozdawczym wyszło z portu gdańskiego 118 statków z ogólnym ładunkiem 270.278 t węgla wobec 125 statków z ładunkiem 235.024 t w miesiącu porównawczym roku poprzedniego. Mimo nieznacznego cofnięcia się ilości statków wzrósł wywóz węgla o 35.254 t czyli 15%. Do Francji, dokąd eksport węgla był w miesiącu sprawozdawczym największy, wyszło 96.168 t, następnie do Szwecji 74.060 t, wreszcie 65.692 t do Italii.

OGÓLNE UWAGI O OBROCIE TOWAROWYM PORTU GDAŃSKIEGO W M-CU LIPCU BR.

Z ogólnego obrotu towarowego 706.682,6 t przypadało w miesiącu sprawozdawczym 76,8% na towary masowe (rudy, węgiel, koks, fosforyty, złom) oraz 23,2% na drobnicę wobec 74,2% wzgl. 25,8% w równoległym miesiącu roku poprzedniego. Udział przywozu w ogólnym obrocie towarowym wyniósł 28,3%, w wywozie 71,7% wobec 23,6% wzgl. 76,4% w lipcu 1937 roku.

W okresie styczeń—lipiec 1938 r. przeszło przez port gdański ogółem 4.166.966,4 t wobec 4.046.715,4 t w tym samym czasie roku poprzedniego; zaznaczył się zatem wzrost o 120.251,0 t czyli 3,0%.

NOWA POLSKA FIRMA

W Gdańsku zarejestrowana została nowa polska placówka trudniąca się eksportem i importem, której właścicielem jest znany przemysłowiec z Warszawy **Alfred Jurzykowski.**

ROBOTY BUDOWLANE W PORCIE GDAŃSKIM

Roboty przy przebudowie nabrzeży w Kanale Portowym są w pełnym toku. Wykonuje się obecnie roboty ziemne i betonowe. Będzie to nabrzeże zupełnie nowoczesne, zbudowane ze ściany szpuntowej (larsenowskiej) na podłożu betonowym. Pracę zostaną jeszcze w ciągu tego roku ukończone. Przez wykonanie tych prac nabrzeże w Kanale Portowym, które wykorzystywane jest w pierwszym rzędzie przez linie regularne, zyska w znacznym stopniu na wartości eksploatacyjnej. Wszelkie konstrukcje żelazne do tych robót wykonuje Urząd Budowy Maszyn w Danzig-Krakau.

NOWE MIEJSCE ZWROTNE W PORCIE GDAŃSKIM

Pomiędzy basenem Westerplatte a Wolną Strefą stworzone zostanie przez ścięcie dwóch wystających cyplów nowe miejsce zwrotne dla statków. Stworzenie takiego miejsca było konieczne ze względu na to, że statki dotychczas mogły zawracać dopiero daleko w porcie przy Kaiserhafen lub Holmie.

MODERNIZACJA URZĄDZEŃ PRZEŁADUNKOWYCH W PORCIE GDAŃSKIM

Rada Portu projektuje przebudowę urządzenia taśmowego nr. 3 dla przeładunku węgla w basenie w Wisłoujściu w ten sposób, że węgiel, który dotychczas spadał na punktach przejściowych z dość poważnej wysokości, będzie się w przyszłości ześlizgiwał po odpowiednich urządzeniach, przez co uniknie się rozbijania i miażdżenia węgla. Roboty nad przeróbką tego urządzenia mają być wkrótce rozpoczęte.

PRZEDŁUŻENIE MOLA WSCHODNIEGO

Rozpoczęte na wiosnę bieżącego roku prace nad przedłużeniem mola wschodniego przy ujściu Wisły koło Schiewenhorst o dalsze 280 m są w pełnym toku. Ssąca pogłębiarka „Vistula" namuliła potrzebną ziemię jako podstawę dla właściwego podłoża mola, które zostało pokryte w całej długości przez materace faszyn, tak, że podłoże mola jest gotowe na przewidzianej wysokości na długości 180 m. Pogłębiarka „Vistula" pracuje obecnie nad obwałowaniem dawnego biegu Wisły pod Schmerblock. Na długości 200 m wykonano już fundament aż do poziomu wody, pokryto materacami faszyn i przystąpiono do namulenia wału do +2.00 N. N.

ZMIANA KABLI PODWODNYCH W PORCIE GDAŃSKIM

W związku z pogłębieniem Wisły oraz Kanału Portowego na 11 m usunięte zostały stare kable podwodne, w których miejsce położone zostaną w końcu października wzgl. na początku listopada nowe. Przy Urzędzie Budowy Portu położony zostanie kabel o wysokim napięciu 15.000 volt, przy wjeździe do portu koło Urzędu Pilotów 7 kabli długości 200 metrów o napięciu 1.000 volt. Kable te prowadzić będą na Westerplatte i służyć będą dla oświetlenia warsztatów portowych, dla nadawania sygnałów podczas mgły itd.

DOK „JULIANA" W PORCIE GDAŃSKIM

Zakupiony przez Stocznię Gdańską w Holandii dok „Juliana" wprowadzony został w dniu 3. bm. bez jakichkolwiek przeszkód do portu i ustawiony w Stoczni Gdańskiej od strony Holmu. Dok jest 179 m długi przy szerokości 37 m.

NOWA MOTORÓWKA DLA GDAŃSKICH WŁADZ CELNYCH.

Wykończona została przez Urząd Budowy Maszyn Rady Portu budowa nowej motorówki dla gdańskich władz celnych. Motorówka posiada długość ok. 18 metrów przy szerokości 3,40 m i osiąga szybkość 10 węzłów.

NOWY STATEK DLA POŁOWU RYB DLA NIEMIEC

Zbudowany przez Stocznię Gdańską statek dla połowu ryb „Marburg" opuścił dnia 29 sierpnia po wykonaniu jazdy próbnej port gdański z przeznaczeniem do Wesermünde, który będzie portem macierzystym tego statku. Pojemność statku 104.47 nrt.



STATYSTYKA RUCHU W PORCIE ZA SIERPIEŃ

UWAGI OGÓLNE

Ogólny obrót towarowy za miesiąc sierpień 1938 r. wyniósł **741.405.5 ton,** wobec poprzednich rekordowych 881.020.4 t w mies. lipcu br., 771.493.9 t w mies. sierpniu 1937 r., oraz 667.377.8 t w miesiącu sierpniu 1936 roku, wykazując 15.8%-wy spadek w porównaniu z mies. lipcem br., 3.9%-owy spadek w stosunku do mies. sierpnia 1937 r., oraz 11.1%-owy wzrost w porównaniu z miesiącem sierpniem 1936 roku.

Ruch statków w miesiącu sprawozdawczym, analogicznie do obrotów towarowych, wykazuje spadek ilości oraz pojemności statków. Przyszło bowiem 560 (616) statków o pojemności 580.350 n. r. t. (629.165 n. r. t., wyszło zaś 563 (616) statków o pojemności 590.957 n. r. t. (634.226 n. r. t.). Średni tonaż statku, zawijającego do Gdyni, w mies. sierpniu br. wyniósł 1036.3 n. r. t. (1021.4 n. r. t.). Średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie, wyniosła 49 (67). Średni postój statku — 62.1 godzin (65.2 godzin).

Kolejność bander ukształtowała się następująco: Szwecja, Polska. Finlandia, Anglia, Włochy, Dania, Norwegia, Niemcy, Stany Zjedn. Am. P., Estonia, Łotwa, Holandia, Rumunia, Francja, Grecja, Portugalia, Litwa, Jugosławia. Węgry, Panama, W. M. Gdańsk oraz Islandia. Zwraca uwagę przede wszystkim przesunięcie się Polski z 1-go na 2-e miejsce, Finlandii z 4-go na 3-cie, Anglii z 3-go na 4-te, Danii z 5-go na 6-te itp. Ogółem reprezentowane były bandery 22 (18) państw.

Obroty zamorskie w miesiącu sprawozdawczym wyniosły 732.730.3 ton, wykazując 14.9%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. lipcem (861.518.6 ton), 3,5%-owy spadek w stosunku do miesiąca sierpnia 1937 r. (759.671.8 ton) oraz 11.1%-owy wzrost w porównaniu do miesiąca sierpnia roku 1936 (659.764.1 ton).

Przywóz zamorski w mies. sierpniu br. (116.702.8 t) wykazuje 13.9%-owy spadek w porównaniu z ub. mies. lipcem br. (135.699.4 t), 14.6%-owy spadek w stosunku do miesiąca sierpnia 1937 r. (136.633.8 t.) oraz 0.07%-owy wzrost w porównaniu z mies. sierpniem 1936 r .(116.617.1 ton).

Spadek przywozu spowodowały przede wszystkim pozycje: nasion oleistych, różnych — 1505.4 t (2398.7 t), rud różnych i wypałków pirytowych — 15.399.2 t. (29.540.4 t), fosforytów — 4740 t (11.672.6 t), wełny i odpadków — 1.976.7 t (2991.5 t), bawełny i odpadków 7.906.8 t (10.425.5 t) oraz celulozy — 701.4 t (765.7 t).

Wywóz zamorski w mies. sprawozdawczym (616.027.5 t) wykazuje 15.2%-owy spadek w porównaniu z wywozem zam. miesiąca lipca br. (725.819.2 t), 1.1%-owy spadek w stosunku do miesiąca sierpnia 1937 r. (623.038.— t), oraz 13.4%-owy wzrost w porównaniu z miesiącem sierpniem 1936 r. (543.147 ton).

Spadek wywozu zamorskiego spowodowały przede wszystkim pozycje: węgla kamiennego — 443.139.5 t (497.097.5 t), węgla bunkrowego — 90.876.— t (102.191.— t) oraz koksu — 5943 t (14.618.— t). Poza grupą mineralną zmniejszył się wywóz beli, słupów i kopalniaków — 16.138.1 t (23.104.3 ton), drzewa tartego — 8849.2 t (31.572.— t), fornierów i dykt — 1071.9 t (1489.3 t), metali różnych — 6842.2 t (12.332.5 t), rur żeliwnych, żelaznych i stalowych — 1882.9 t (2491.6 t) oraz cynku i blachy cynkowej — 887.8 t (1412.8 t).

Obrót przybrzeżny łącznie z W. M. Gdańskiem wykazuje wzrost przywozu — 127. t (85.9 t) oraz wywozu — 1982.1 t (1703.1 t). Z ważniejszych pozycji przywozu są do zanotowania: ryby z połowów własnych — 117 t (66 t). oraz krochmale — 10 t (brak). Na wywozie zaś: ryż wyłuszczony — 1267.3 t (1128.4 t), tłuszcze i oleje roślinne — 145.6 t (171.9 t), tłuszcze zwierzęce surowe — 105.2 t (75.6 t), skóry — 80,3 t (60.3 t), celuloza — 64.8 t, oraz miedź — 50.9 t.

Obrót z wnętrzem kraju drogą wodną wykazuje spadek przywozu — 340.3 t (9875.7 t) oraz wywozu — 6225.8 t (7837.1 t). Zmniejszył się bowiem przywóz: cukru — 150.8 t (9600.4 t), przetworów chemicznych — 5.4 t (15.8 t), tkanin 23.6 t (39.4 t) oraz papieru — 13.5 t (25.5 t). Z ważniejszych pozycji wywozu uległy zmniejszeniu pozycje: ryżu wyłuszczonego — 2321.5 t (3073.3 t), żywicy — 113 t (165.4 t), tranu — 52.9 t (84.5 t.) garbników — 202.9 t (324.2 t), wełny 145.3 t (582.1 t), papieru — 413.6 t (574.6 t) oraz miedzi — 292.8 t (440.2 t).

Ruch pasażerów w związku z kończącym się sezonem wykazuje poważny spadek. Przyjechało bowiem 1887 (4297) pasażerów, wyjechało zaś 3070 (5229) pasażerów.

1. OBRÓT ZAMORSKI *(OVERSEAS TRAFFIC)*

A. Przywóz *(imports)*

Poz. tar. cel.	Sierpień *August*	Lipiec *July*	Od początku roku *(January—August)*
Cały przywóz	**116 702·8**	**135 699·4**	**1 026 518·6**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**5 075·7**	**15 009·3**	**136 184·1**
w tym m. in.:			
24-26. Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	1 505·4	2 398·7	30 862·1
30/12. Ryż surowy *(rice)*	92·—	8 203·9	45 168·3
53-66. Owoce świeże i suszone *(fresh and dried fruits)*	1 358·9	1 917·3	37 017·7
69-72. Orzechy i migdały *(nuts and almonds)*	51·—	66·8	974·7
76. Kawa *(coffee)*	391·3	399·3	3 455·1
78. Herbata *(tea)*	120·3	113·5	894·5
80. Kakao *(cocoa)*	398·6	732·2	3 530·6
81-82. Korzenie *(spices)*	74·9	74·7	830·4
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animals & animal products)*	**4 616·2**	**5 543·—**	**33 879·—**
116-117. Śledzie *(herrings)*	4 512·3	5 369·3	29 323·—
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**21 691·8**	**30 703·6**	**134 276·—**
177. Rudy różne i wypałki pirytowe *(various ores and burn, pyrites)*	15 399·2	29 540·4	102 197·4
177/1c. Piryty *(pyrites)*	2 564·—	—	3 434·—
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of animal and vegetable origin exclusive of those specified)*	**1 883·3**	**2 203·8**	**13 382·7**
205-214. Tłuszcze i oleje roślinne *(fats and oils of vegetable origin)*	578·7	599·7	3240·8
215-217-218. Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	858·1	1 220·—	7 660·7
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**749·8**	**351·4**	**6 705·3**
287. Makuchy *(oil cake)*	—	—	—
293-294/1, 2, 3, 6. Tytoń *(tobacco)*	504·1	104·1	2 302·6
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**30 031·1**	**24 744·8**	**169 214·8**
424-428. Garbniki *(tanning extracts)*	2 309·8	1 017·5	9 003·1
473/3. Fosforyty *(phosphates)*	4 740·—	11 672·6	93 326·9
477. Żużle Thomasa *(Thomas slag)*	21 527·—	11 124·—	58 299·—
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	—	—	—
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**4 017·5**	**2 797·5**	**27 075·—**
492-513. Skóry *(hides and skins)*	3 972·3	2 775·3	26 653·—

Poz. tar. cel.	Sierpień *August*	Lipiec *July*	Od początku roku *(January—August)*
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**12 746·7**	**15 885·2**	**111 806·4**
589-590-592. Wełna i odpadki *(wool and wool odds)*	1 976·7	2 991·5	23 496·3
606-609. Bawełna i odpadki *(cotton & cotton odds)*	7 906·8	10 425·5	66 020·7
624. Juta *(jute)*	895·9	780·4	7 989·1
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber & rubber goods)*	**977·—**	**785·—**	**6 558·2**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood products & baskets wares)*	**377·2**	**348·—**	**2 177·1**
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**3 051·5**	**2 584·6**	**14 820·5**
803, 809-816. Papier i odcinki papierowe *(paper and paper weste)*	2 232·9	1 744·1	9 441·4
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	701·4	765·7	4.680·4
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone, ceramic & glass wares)*	**225·4**	**122·1**	**911 5**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metal goods)*	**29 737·1**	**32 907·8**	**352 640·5**
927. Żelastwo (złom) *(scrap iron)*	22 491·8	26 837·9	320 886·2
977. Miedź *(copper)*	4 435·6	2 877·6	16 361·4
XIV. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny *(machinery, apparatus, electric products)*	**632·4**	**733·9**	**7 484·9**
XV. Środki transportowe *(means of transport)*	**728·4**	**768·4**	**7 656·3**
XVI—XVII. Wagi, narzędzia, instrumenty, aparaty precyzyjne, naukowe, optyczne, maszyny do pisania, zegary, instrumenty muzyczne, broń i amunicja *(balances, tools, instruments, apparatus of precision, scientific apparatus, optical apparatus, typewriters, musical instruments)*	**79·6**	**83·2**	**965·3**
XVIII—XX. Towary różne, oddzielnie niewymienione *(Sundry goods non specified)*	**82·1**	**127·8**	**781·—**

B. Wywóz *(exports)*

Poz. tar. cel.	Sierpień *August*	Lipiec *July*	Od początku roku *(January—August)*
Cały wywóz	**616 027·5**	**725 819·2**	**4 950 682·5**
I. Wytwory pochodzenia roślinnego *(agricultural products)*	**4 975·4**	**4 838·5**	**46 418·2**
1. Pszenica *(wheat)* . . .	—	—	10·3
2. Żyto *(rye)*	—	—	211·5
9-16. Strączkowe *(siliguose)*	142·5	66·4	436·2
27/1-2. Mąka *(flour)* . . .	4·5	2·3	431·5
27/3-32. Mąka pastewna i ryżowa *(feeding meal and rice flour)*	899·5	340·7	2 169·6
35. Słód *(malt)*	222·4	591·7	5 359·5
II. Zwierzęta żywe i wytwory pochodzenia zwierzęcego *(live animal & animal products)*	**5 494·—**	**8 008·3**	**44 124·6**
121/3a. Bekony *(bacon)* . .	1 526·9	1 827·9	12 558·3
125. Jaja *(eggs)*	2 496·9	3 212·9	17 077·4
127. Masło *(butter)*	681·7	2 144·2	10 305·6
III. Wytwory pochodzenia mineralnego *(mineral products)*	**542 814·—**	**620 491·—**	**4 314 989·8**
154. Cement *(cement)* . . .	2 210·1	5 841·9	30 500·—
174. Sól kuchenna i przemysłowa *(edible & industrial salt)*	326·—	453·2	1 774·4
180. Węgiel kamienny *(coal)*	443 139·5	497 097·5	3 558 253·2
180. Węgiel bunkrowy *(bunker coal)*	90 876·—	102 191·—	560 298·7
182. Koks *(coke)*	5 943·—	14 618·—	65 680·—
197-200. Oleje i parafiny *(oils & paraffines)* . . .	—	15·4	165·—
IV. Woski, tłuszcze, oleje, pochodzenia roślinnego i zwierzęcego, oprócz oddzielnie wymienionych *(wax, fats and oils of vegetable and animal origin exclusive of those specified)*	**28·1**	**22·1**	**292·5**
V. Przetwory spożywcze, tytoń *(foodstuffs, tobacco)*	**12 861·3**	**11 751·5**	**96 056·4**
259-260. Cukier *(sugar)* . .	9 689·4	7 586·1	52 152·—
287. Makuchy *(oil cake)* . .	1 325·—	1 337·5	14 220·9
288. Wytłoki buraczane *(residuum of beet)*	202·2	75·8	6 178·1
VI. Przetwory chemiczne i farmaceutyczne, farby *(chemicals, pharmaceutic products, paints)*	**3 823·2**	**1 863·7**	**25 096·6**
299/18. Soda *(soda)* . . .	—	—	2·8
300/4. Siarczan amonu *(sulphate of ammonia)*	—	—	12 090·4
479. Sól potasowa *(potassium salts)*	1 903·4	—	1 903·4
480-482. Saletra *(Salpetre)* .	23·3	2·—	66·6
VII. Skóry, futra, wyroby skórzane *(hides, furs, leather goods)*	**251·7**	**585·4**	**2 351·5**
VIII. Surowce włókiennicze i wyroby z nich *(raw textile materials and fabrics)*	**884·3**	**924·2**	**8 213·9**
563-570, 576-588, 597-605, 613-622. Tkaniny *(textiles)*	439·2	411·5	3 429·9
IX. Kauczuk, jego surogaty wyroby z tych materiałów *(rubber, its substitute and rubber goods)*	**33·6**	**16·4**	**132·4**
X. Drewno, korek, wyroby z nich, wyroby koszykarskie *(wood, corkwood, wood and cork goods, & basket-wares)*	**28 475·2**	**57 427·4**	**272 544·3**
747/3, 4, 5. Słupy telegraficzne, kopalniaki i dłużyce *(telegraph poles & mining)*	16 138·1	23 104·3	104 158·6
749-751, 753. Drzewo tarte (łącznie z papierówką) *(Sawed timber)*	8 849·2	31 572·—	147 867·4
752. Podkłady kolejowe (progi) *(sleepers)*	—	—	—
757/3. Klepki *(staves)* . . .	—	—	537·6
772-773. Forniery i dykty *(veneers & plywoods)* . .	1 071·9	1 489·3	9 543·5
XI. Papier i wyroby z niego *(paper & paper wares)*	**501·5**	**738·—**	**5 454·7**
792, 803, 809-819, 826. Papier i obcinki papierowe *(paper and paper weste)*	245·8	430·8	2 989·9
794, 795. Celuloza *(cellulose)*	138·4	182·—	769·2
XII. Wyroby kamieniarskie, ceramiczne, szklane *(stone-ware, ceramic goods and glass-ware)*	**44·4**	**63·9**	**657·—**
XIII. Metale i wyroby z nich *(metals & metals products)*	**15 424·9**	**17 734·9**	**124 353·6**
925, 926, 927, 928-931, 966, 977-981. Metale różne *(various metals)*	6 842·2	12 332·5	65 431·8
932/1. Szyny kolejowe *(rails)*	4 214·8	—	5 773·9
937-938, 955, Rury żeliwne, żelazne i stalowe *(iron pipes)*	1 882·9	2 491·6	19 548·3
968. Cynk i blacha cynkowa *(zinc and zinc sheets)* .	887·8	1 412·6	11 104·8
XIV—XVIII. Maszyny, aparaty, sprzęt elektrotechniczny, środki transportowe, instrumenty muzyczne i inne *(machinery, apparatus, electrical material, motorcars, musical instruments)*	**197·7**	**1 150·—**	**7 333·2**
XIX—XX. Towary różne oddzielnie niewymienione *(sundry non specified goods)*	**218·2**	**203·9**	**2 663·8**

C. Ogólny obrót towarowy zamorski *(total overseas traffic)*

Sierpień *(August)*	1938 —	732.730·3
Lipiec *(July)*	1938 —	861.518·6
Sierpień *(August)*	1937 —	759.671·8
Od początku roku *(January — August)*.	1938 —	5.977.201·2
" " " " "	1937 —	5.884.058·8

Poz. tar. cel.		Sierpień *August*	Lipiec *July*	Od początku roku *January August*
Przywóz *(imports)*		**127·—**	**85·9**	**1 110·2**
1, 2, 3, 4	Zboże *(grain)*	—	—	—
9–16	Strączkowe	—	—	—
24–26	Nasiona oleiste *(oil seeds)*	—	—	—
27/1–2	Mąka *(flour)*	—	—	15·—
30/1, 2	Ryż *(rice)*	—	—	—
31, 32	Krochmale *(starch)*	10·—	—	30·—
27/3–32	Mąka pastewna	—	—	—
40–50	Warzywa *(greens)*	—	—	0·3
53, 58, 60–64	Owoce świeże *(fresh fruit)*	—	—	—
76	Kawa *(coffee)*	—	—	—
81–82	Korzenie *(spices)*	—	—	—
116	Ryby połowy włas. *(fish)*	117·—	66·—	877·7
117	Śledzie *(herrings)*	—	—	96·5
198, 199	Asfalt *(asphalt)*	—	—	—
215–218	Tłuszcze zwierz. sur. *(animal origin)*	—	—	—
226–229	Przetwory mięsne *(meat products)*	—	—	0·2
205–214	Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils of veget. orig.)*	—	—	—
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	14·1
295–491	Przetwory chemiczne *(chemicals)*	—	—	—
296/1–300/1	Amoniak *(ammonia)*	—	—	—
300/4	Siarczan amonu *(sulph. of ammonia)*	—	—	—
492–515	Skóry *(skins and hides)*	—	7·3	7·3
589/1, 2, 592	Wełna *(wool)*	—	—	30·—
597–622	Tkaniny *(textiles)*	—	—	—
624	Juta *(jute)*	—	—	—
757, 778	Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	—	3·6
742–803	Papier *(paper)*	—	—	5·8
862–887	Wyroby ceramiczne *(ceramic products)*	—	—	2·7
896–927	Szkło *(glass)*	—	—	0·2
930–966	Wyr. żel. i metal. *(iron and steel goods)*	—	12·6	26·4
	Różne *(various)*	—	—	0·4
Wywóz *(exports)*		**1 982·1**	**1 703·1**	**11 499·7**
23	Pestki drzew owocowych *(fruits stones)*	—	—	—
17, 23, 25	Nasiona *(seeds various)*	—	—	4·5
24–26	Nasiona oleiste różne *(various oil seeds)*	—	—	39·1
131, 32	Krochmale *(starch)*	5·—	—	5·—
27/1–2	Mąka *(flour)*	—	—	—
30/1–2	Ryż wyłuszczony *(husked rice)*	1 267·3	1 128·4	6 954·8
35	Słód *(malt)*	—	—	—
40–50	Warzywa *(greens)*	—	—	—
53–58, 60–64	Owoce świeże *(fresh fruit)*	0·2	—	0·9
59, 61–63, 66	Owoce suszone *(dried fruit)*	—	1·3	42·2
67, 68	Konserwy owocowe *(fruit preserves)*	—	—	0·5
69, 72	Orzechy i migdały *(nuts & almonds)*	—	—	7·9
76	Kawa *(coffee)*	4·6	0·6	34·4
78	Herbata *(tea)*	—	—	8·9
	Kakao *(cocoa)*	0·2	15·1	138·1

Poz. tar. cel.		Sierpień *August*	Lipiec *July*	Od początku roku *January August*
81, 82	Korzenie *(spices)*	0·5	0·1	15·5
83	Rośliny lecznicze *(farmaceutic plants)*	0·3	—	7·4
95–97	Żywica *(resin)*	75·6	67·4	461·3
117	Śledzie *(herrings)*	—	—	77·3
127–200	Oleje *(oils)*	—	33·8	92·3
137/2–3	Jelita *(casings)*	—	—	3·2
142–143	Gąbki i muszle *(sponges and shells)*	—	—	—
148	Kamienie *(stones)*	—	15·3	35·3
150	Glinki *(clay)*	—	—	—
161	Minerały Zaw bor.	—	3·1	3·1
170/1, 2, 171/1, 2	Materiały szlifierskie *(grindings materials)*	—	—	0·1
177	Rudy różne *(various ores)*	—	—	—
198, 199	Asfalt *(asphalt)*	—	—	—
200/8, a, b, c,	Wazelina *(vaseline)*	—	—	23·1
203–204	Wosk *(wax)*	—	—	5·6
205–214	Tłuszcze i oleje roślinne *(fats & oils vegetable origin)*	145·6	171·9	955·9
215–218	Tłuszcze zwierzęce surowe *(raw fats of animal origin)*	105·2	75·6	804·6
216	Tran *(cod-liver-oil)*	—	7·9	110·5
219	Stearyna *(stearine)*	—	—	—
246	Mleko skondensowane *(condensed milk)*	—	—	—
254–256	Ryby *(fish)*	—	—	2·3
276–278	Napoje alkoholowe *(spirits)*	—	—	0·8
295/6	Siarka *(sulphur)*	—	—	—
295–491	Przetwory chemiczne *(chemicals)*	7·3	12·3	84·7
299/18	Soda *(soda)*	—	—	—
405–425	Farby *(paints)*	17·2	—	22·5
404	Sadze *(soot)*	—	7·7	12·8
424–428	Garbniki	20·4	47·2	213·7
429–454	Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)*	—	—	1·4
476	Mączka kostna *(bone flour)*	—	—	—
492–513	Skóry *(skins)*	80·3	60·3	510·8
589/1, 2, 592	Wełna *(wool)*	29·8	—	74·6
597–622	Tkaniny *(textiles)*	—	9·7	9·7
606	Bawełna *(cotton)*	—	—	—
624	Juta *(jute)*	—	—	—
625, 626	Sizal *(sisal)*	—	—	5·3
679	Worki *(bags)*	—	—	25·6
720–724	Kauczuk *(rubber)*	—	—	106·3
757–778 z wyj. 772, 771	Wyroby z drzewa *(wood goods)*	—	—	3·7
772, 773	Dykty i forniery *(plywoods)*	—	—	—
779	Korek, wyr. z korka	—	3·6	3·6
794, 795	Celuloza *(cellulose)*	64·8	—	107·7
792–803				
807–808	Fibra *(fibre)*	—	—	—
809–819, 826	Papier i obcinki papierowe *(paper and paper waste)*	71·8	7·7	79·6
925–981	Metale różne *(various metals)*	—	30·2	131·8
930–965	Wyroby żel. i metal. *(iron ware & steel ware)*	3·8	—	38·2
966	Cyna *(tin)*	—	3·5	11·2
968	Cynk *(zinc)*	—	—	—
977	Miedź	50·9	—	107·4
	Różne *(various)*	31·3	0·4	114·5
Przywóz i wywóz razem		**2 109·1**	**1 789·—**	**12 609·9**

OBRÓT Z WNĘTRZEM KRAJU DROGĄ WODNĄ (*river traffic*)

poz. tar. cel.		Sierpień *August*	Lipiec *July*	Od początku roku *January August*
	Przywóz *(imports)*	**340·3**	**9 875·7**	**34 547·5**
1—4	— Zboże (*grain*)	15·1	—	24·—
17, 23, 25	— Nasiona (*seeds various*)	—	—	19·4
24–26	— Nasiona oleiste różne (*various oils seeds*)	13·—	10·—	2[illegible]·4
31, 32	— Krochmale (*starch*)	—	15·—	16·6
27/1–3	— Mąka (*flour*)	41·2	16·3	691·1
27/3—32	— Mąka pastewna	—	—	—
28/1—5	— Kasza (*grits*)	1·4	8·9	40·5
35	— Słód (*malt*)	—	—	—
40—50	— Warzywa (*greens*)	7·6	4·3	41·8
53, 58, 60–64	— Owoce świeże (*fresh fruit*)	1·8	0.5	3·7
59, 61—63, 66	— Owoce suszone (*dried fruit*)	1·7	1·—	7·—
67, 68	— Konserwy owocowe (*fruit preserves*)	1·3	2·—	7·—
76	— Kawa (*coffee*)	0·3	1·8	23·5
77	— Cykoria (*succory*)	1·7	—	7·4
78	— Herbata (*tea*)	0·6	2·—	4·9
80	— Kakao (*cocoa*)	0·5	2·8	4·4
81, 82	— Korzenie (*spices*)	4·3	3·4	14·8
95, 97	— Żywica (*resin*)	—	—	—
104/3	— Trawa morska (*sea grass*)	—	—	1·3
125	— Jaja (*eggs*)	1·3	1·3	6·9
127–200	— Oleje (*oils*)	0·2	—	0·4
128/1–4	— Ser (*cheese*)	0·3	0·8	1·1
131	— Pierze (*feather*)	—	—	—
136	— Kości (*bones*)	0·1	—	0·1
137/2a, b	— Jelita (*casings*)	—	1·2	11·8
205	— Tłuszcze i oleje roślinne (*fats & oils vegetable origin.*)	—	—	0·2
215, 217, 218	— Tłuszcze zwierzęce surowe (*raw fats of animal origin*)	—	—	8·1
225	— Gliceryna *glycerine*	—	—	—
228	Makaron (*macaroni*)	1·—	2·1	30·5
243/1 2	— Konserwy mięsne (*meat preserves*)	—	—	5·1
254, 256	— Ryby i konserwy rybne (*fishes*)	—	—	0·7
259, 260	— Cukier (*sugar*)	150·8	9 600·4	32 566·7
272, 273, 276, 278	Napoje alkoholowe (*spirits*)	0·8	4·7	141·9
291	— Mączka zwierzęca (*animal flour*)	—	—	—
295–491	— Przetwory chemiczne (*chemicals*)	5·4	15·8	25·8
300/4	— Siarczan amonu (*sulphobeof ammona*)	—	—	—
299/18	— Soda (*soda*)	—	—	—
296/1—300/2	— Amoniak (*ammonia*)	—	—	—
405—425	— Farby (*paints*)	—	—	2·5
411/2	— Biel cynkowa (*zinc white*)	—	—	—
429—454	— Artykuły kosmetyczne (*cosmetics*)	0·1	—	50·1
466–470	— Klej i żelatyna (*glue and gelatine*)	—	—	0·4
492—513	— Skóry (*skins*)	0·1	0·3	5·3
534—559	— Wyroby skórzane (*leather goods*)	0·8	2·5	3·6
573—622	— Tkaniny (*textile fabrics*)	23·6	39·4	81·—
589/1, 2 592	— Wełna (*wool*)	—	—	0·6
606/1 2 a b	— Odpadki bawełny (*cotton waste*)	—	1·3	1·3
646—648	— Sznury (*ropes*)	—	—	0·5
720, 724	Kauczuk (*rubber*)	—	—	—
725—746	— Wyroby gumowe (*rubber goods*)	0·3	0·8	1·2
749, 750, 751	— Deski i łaty (*boards & laths*)	—	—	15·—
757—778	— Wyroby z drzewa (*wood goods*)	4·2	14·7	32·5
776	— Meble (*bentwood furniture*)	—	—	7·2
779—787	— Korek, wyr. z korka (*cork wood and cork goods*)	—	—	—
792, 803, 809, 826	Papier (*paper*)	13·5	25·5	104·6
836—847	— Książki i broszury (*books*)	—	—	0·4
862—887	— Wyroby ceram. (*ceramic products*)	0·9	—	32·4
896—927	— Szkło i wyroby (*glass and glass ware*)	0·6	1·2	11·—
925—981	— Metale różne (*various metals*)	—	0·5	1·5
930–965	— Wyr. stal. i metal. (*iron & steel goods*)	41·6	74·4	397·5
968	— Cynk (*zinc*)	—	—	—
	Różne (*various*)	5·1	20·8	68·8
	Wywóz *(exports)*	**6 225·8**	**7 837·1**	**37 845·8**
7	— Kukurydza (*maize*)	—	1·3	6·2
23	— Pestki drzew owocowych (*fruit stones*)	2·6	2·1	16·3
24–26	— Nasiona oleiste (*oil seeds*)	42·9	475·6	2 544·4
17, 23, 25	— Nasiona (*seeds various*)	29·1	—	49·6
24/1—3	— Mąka (*flour*)	—	—	16·1
28	— Kasza (*grits*)	0·5	2·8	11·9
30	— Ryż wyłuszczony (*husked rice*)	2 321·5	3 073·3	11 047·4
31	— Krochmal (*starch*)	21·8	6·5	40·5
53, 58, 60—64	— Owoce świeże (*fresh fruit*)	6·2	28·—	335·1
59, 61—63, 66	— Owoce suszone (*dried fruit*)	20·6	49·3	648·1
62 72	— Orzechy i migdały (*nuts and almonds*)	3·—	4·9	57·8
67—68	— Konserwy owocowe (*fruit preserves*)	20·5	2·1	30·6
76	— Kawa (*coffee*)	20·7	49·9	270·—
78	— Herbata (*tea*)	8·6	6·4	68·2
80	— Kakao (*cocoa*)	194·—	105·7	97·9
81—82	— Korzenie (*spices*)	13·6	19·9	125·—
89	— Rośliny lecznicze (*medicinal plants*)	5·4	3·5	37·3
95, 97	— Żywica (*resin*)	113·—	165·4	1 257·6
104	— Trawy morskie, trzcina (*sea, grass, reed*)	22·8	10·4	146·9
117	— Śledzie (*herrings*)	35·2	24·6	167·3
127—200	— Oleje (*oils*)	150·7	34·—	336·5
128/1—4	— Sery (*cheese*)	1·1	10·6	13·8
129/1—5	— Kazeina (*caseine*)	5·8	—	59·8
137/2a, b	— Jelita (*casings*)	38·—	60·—	153·8
143/1—3	— Muszle (*shells*)	—	—	15·2
148	— Kamienie (*stones*)	22·—	11·6	88·4
150	— Glinki ceramiczne (*ceramic clay*)	—	—	472·9
154	— Cement (*cement*)	—	—	0·1
156/1—2	— Talk (*talc*)	—	—	24·—
161	— Minerały zawier. bor (*minerals bor*)	—	—	233·7

Poz. tar. cel.	Sierpień *August*	Lipiec *July*	Od początku roku *January-August*
170 — Art. szlifierskie . *(grinding materials)*	19·9	1·—	80·5
177 — Rudy różne . . . *(various ores)*	10·5	—	10·5
186—188 — Smoła *(pitch)* . .	—	—	0·5
198—199 — Asfalt *(asphalt)* .	6·—	7·3	34·7
200—8. a. b. c. — Wazelina *(waseline)*	3·6	0·8	29·8
203—204 — Wosk *(wax)* . .	5 9	3·8	38·8
205, 214 — Tłuszcze i oleje roślinne . . . . . . *(vegetable oils and fats)*	149·—	160·3	1 367·2
213/1—3 — Pokost *(varnish)* .	—	—	4·6
215, 217—218 — Tłuszcze zwierz. sur. *(raw fats)* .	391·2	343·6	2 052·9
216 — Tran *(whale oil)* .	52·9	84·5	490·1
219 — Stearyna *(stearine)*	10·1	10·3	62·8
254, 256 — Ryby i konserwy rybne *(fish)* . . .	19·6	7·8	59·6
259—260 — Cukier *(sugar)* .	—	—	—
272—273, 276, 278 Napoje alkoholowe *(spirits)*	1·1	2·—	4·—
286, 287 — Otręby i makuchy *(bran & oil cakes)*	1·6	7·4	9·—
293—294/1, 2, 3, 6 Tytoń *(tobacco)* .	—	—	—
295/6 — Siarka *(sulphur)* .	17·—	52·6	98·6
299/18 — Soda *(soda)* . .	—	—	—
292—491 — Przetwory chemiczne oprócz oddz. wym. *(chemicals)* .	34·7	28·9	383·6
408 — Sadze *(soot)* . .	23·6	12·4	105·7
405, 407, 409 412, 418, 420 423 — Farby *(paints)* .	15·2	53·—	140·6
424—427 Garbniki . . . . . *(tanning extracts)*	202·9	324·2	944·—
429, 450—454 — Artykuły kosmetyczne *(cosmetics)* .	5·3	9·5	30·5
466, 470 — Klej i żelatyna . *(glue and gelatine)*	3·2	3·—	22·5
487 — Celuloid *(celluloid)*	—	—	1·2
492, 513 — Skóry *(skins)* . .	546·6	406·1	2 270·1
589/1, 2 592 — Wełna *(wool)* . .	145·3	582 1	3 300 9
597-605, 613 —			
606 — Bawełna *(cotton)*	6·5	10·7	66·9
622 — Tkaniny *(textiles)*	1·8	0·4	9·9

Poz. tar. cel.	Sierpień *August*	Lipiec *July*	Od początku roku *January-August*
624 — Juta *(jute)* . . .	—	—	0.2
625—626 — Sizal *(sisal)* . . .	0·6	6·2	44·4
646—648 — Sznury *(ropes)* .	28·8	23·2	81·1
679 — Worki *(bags)* .	30·5	37·1	67·6
720, 724 — Kauczuk *(rubber)*	63·7	56·5	374·4
715, 746 — Wyroby gumowe . *(rubber goods)*	12·8	12·5	65·2
750 — Drzewo egzotyczne *(exotic wood)*	40·6	—	209·9
757, 778 — Wyroby z drzewa *(wood goods)*	13·1	10·7	32·3
779 — Korek, wyroby z korka . . . . . *(cork goods)*	12·4	—	42 4
792, 803, 809 797, 800 — Tektura . . . . . *(pastboard)*	48 4	49·6	198·5
807, 808 — Fibra *(fibre)* . .	14·3	20·1	99·7
826 — Papier *(paper)* .	413·6	574·6	1 501·3
794/1, 2 795 — Celuloza *(cellulose)*	110·—	—	110·2
862—887 — Wyroby ceramiczne *(ceramic goods)*	0·5	3·7	38·3
896—927 — Szkło i wyroby . *(glass and glass ware)*	4·—	0·7	8·8
969/75 — Ołów *(lead)* . . .	—	0·1	0·1
925—981 — Metale różne . . *(various metals)*	56·7	58 4	361·5
927 — Żelastwo (złom) . *(scrap iron)*	11·6	4·1	39·—
930 965 — Wyroby stal. i żelazne *(hardware)* .	129·3	199·7	981·6
955 — Rury żelazne . . (iron pipes)	—	—	4·1
966/1—4 — Cyna *(tin)* . . .	128·4	36·9	235·6
977 — Miedź *(copper)* .	292·8	440·2	1 800·3
1037, 1098 — Masz. apar. i części *(machinery apparatus parts)*	3·7	13·3	431·7
Różne *(various)* .	39·5	29·9	231·7
Przywóz i wywóz razem *(total export and imports)*	**6 566·1**	**17 712·8**	**72 393·3**

OGÓLNY OBRÓT TOWAROWY *(general goods turnover)*

Sierpień *(August)*	1938	—	741.405·5
Lipiec *(July)*	1938	—	881.020·4
Sierpień *(August)*	1937	—	771.493·9
Od początku roku *(January-August)* . .	1938	—	6 062.204·4
" " " " " . . .	1937	—	5.977.878·5

RUCH STATKÓW W SIERPIEŃ 1938 r. *(MOVEMENT OF SHIPS)*

	Przyszło statków (*ships incoming*)			Wyszło statków (*ships outgoing*)			Suma rubr. 3 i 6 (*total kolumn 3 & 6*)	Kolejne miejsce (*place accupied*)
	Ogółem (*total*)	w tym zład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)	Ogółem (*total*)	w tym zład. (*loaded*)	o ogól. poj. (*n. r. t.*)		
	1	2	3	4	5	6	7	8
Polska *(Poland)*	77	42	76.367	75	61	83.583	159.950	2
W. M. Gdańsk *(F. C. of Danzig)*	3	2	817	4	1	1.309	2.126	21
Anglia *(Great Britain)*	23	6	60.347	23	13	60.485	120.832	4
Dania *(Denmark)*	74	29	51.683	71	31	47.640	99.323	6
Estonia *(Estonia)*	34	1	23.130	33	19	21.433	44.563	10
Finlandia *(Finland)*	61	7	72.678	59	15	68.844	141.521	3
Francja *(France)*	1	—	6.136	1	—	6.138	12.274	14
Grecja *(Greece)*	2	1	2.377	3	3	5.280	7.657	15
Holandia *(Holland)*	16	8	8.089	17	12	9.608	17.697	12
Islandia *(Iceland)*	1	—	435	1	1	435	870	22
Jugosławia *(Jugoslavia)*	1	—	2.728	1	1	2.728	5.456	18
Litwa *(Lithuania)*	4	—	2.700	5	4	3.639	6.339	17
Łotwa *(Latvia)*	16	3	17.003	17	4	17.394	34.397	11
Niemcy *(Germany)*	44	22	31.059	46	25	32.081	63.140	8
Norwegia *(Norway)*	42	20	34.873	46	31	41.438	76.311	7
Panama *(Panama)*	2	—	1.369	2	1	1.367	2.736	20
Portugalia *(Portugal)*	1	—	3.805	1	1	3.805	7.610	16
Rumunia *(Roumania)*	4	—	9.875	3	3	7.202	17.077	13
Stany Zjedn. Am. P. *(U. S. A.)*	10	8	31.312	10	5	31.312	62.624	9
Szwecja *(Sweden)*	125	11	88.202	128	93	90.042	178.244	1
Włochy *(Italy)*	19	1	55.365	16	16	52.457	107.822	5
Węgry *(Hungary)*	—	—	—	1	1	2.737	2.737	19
Razem *(total)*	**560**	**191**	**580.350**	**563**	**341**	**590.957**	**1.171.307**	—
Miesiąc poprzedni *(previous month)*	616	208	629.165	616	382	634.226	1.263.391	—
Ten sam mies. 1937 *(August 1937)*	*493*	*190*	*517.545*	*487*	*347*	*514.990*	*1.032 535*	—
Od pocz. r. 1938 *(since beginning of 1938)*	4.181	1.619	4.164.137	4.186	2.665	4.190.600	8.354.737	—
Od pocz. r. 1937 *(since beginning of 1937)*	3.679	1.593	3.653.299	3.682	2.639	3.661.337	7.314.636	—

U w a g i: a) średni tonaż statku zawijającego do Gdyni w m. sierpniu 1938 r. : 1.036,3 n. r. t.
b) średnia ilość statków, przebywających jednocześnie w porcie: 49;
c) średni postój statków w porcie 62,1 godzin.

POLSKIE POŁOWY MORSKIE W M-CU SIERPNIU 1938 R.
w/g danych Morskiego Urzędu Rybackiego. Ilość w kg. — Wartość w zł.

Gatunki ryb	Połowy przybrzeżne					Połowy dalsze	Połowy dalekomorskie	Razem
	Hel	Gdynia	Jastarnia W. Wieś	Chłapowo Karwia	Puck i wioski			
Mielnice	—	—	10	—	—	—	—	10
Troć	—	—	—	—	50	—	—	50
Stornia	890	15.790	4.170	3.240	6.590	1.490	—	32.170
Zimnica	—	580	—	—	—	—	—	580
Skarpy	—	1.890	90	50	1.190	—	—	3.220
Śledzie morskie	—	380	—	—	—	89.900	1.183.185	1.273.465
Węgorze	1.370	6.570	6.310	260	11.750	—	—	26.260
Wątłusze	—	690	850	160	430	30.790	2.935	35.855
Węgorzyce	—	780	—	—	—	—	—	780
Certy	—	—	100	—	—	—	—	100
Leszcze	—	—	150	—	—	—	—	150
Szczupaki	—	—	1.020	—	1.650	—	—	2.670
Okonie	—	—	200	—	1.120	—	—	1.320
Płotki	—	3.710	1 280	—	3 150	—	—	8.140
Solea vulgaris	—	—	—	—	—	—	10	10
Molva vulgaris	—	—	—	—	—	—	70	70
Scombry scombry	—	—	—	—	—	—	960	960
Gadus virens	—	—	—	—	—	—	8.220	8.220
Gadus aeglefimes	—	—	—	—	—	—	1.500	1.500
Rekiny	—	—	—	—	—	—	250	250
Razem w kg.	2.260	30.390	14.180	3.710	25.930	122.180	1.197 130	1.395.780
Wartość w zł.	2.637	25.795	16.651	2.090	32.243	29.229	598 411	707.056
Miesiąc ub. w kg.	3.600	47.610	12.750	3.790	26.210	89.940	116 830	300.730
Razem od pocz. r. w kg.	**132 170**	**190.570**	**192.050**	**37.160**	**121.800**	**806.130**	**1.693.050**	**3 172.930**

RUCH PASAŻERÓW W M-CU SIERPNIU 1938 R. *(PASSENGERS TRAFFIC)*

RUCH ZAMORSKI *(Oversea traffic)*

	Przyjechało *(passengers incoming)*					Wyjechało *(passengers outgoing)*				
	Sierpień *(August)*				Lipiec *(Juli)*	Sierpień *(August)*				Lipiec *(Juli)*
	I kl.	II kl.	III kl.	Razem *(total)*	Razem *(total)*	I kl.	II kl.	III kl.	Razem *(total)*	Razem *(total)*
Anglia	20	271	—	291	278	24	141	309	474	372
Hull	11	40	—	51	45	9	38	—	47	45
Londyn	9	120	—	129	105	15	103	309	427	325
Inne porty	—	111		111	128	—	—	—	—	2
Argentyna	2	—	64	66	141	—	—	276	276	633
Buenos Aires	2	—	64	66	141	—	—	276	276	633
Belgia	—	30	2	32	26	2	12	—	14	3
Antwerpia	—	30	2	32	26	2	12	—	14	3
Brazylia	7	3	66	76	97	—	—	—	—	50
Rio de Janeiro	5	—	24	29	23	—	—	—	—	33
Santos	2	3	42	47	74	—	—	—	—	9
Victoria	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8
Rio Grande do Sul	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Dania	1	205	24	230	247	—	179	36	215	244
Kopenhaga	1	205	24	230	235	—	179	36	215	240
Inne porty	—	—	—	—	2	—	—	—	—	4
Estonia	—	14	—	14	—	—	—	—	—	—
Tallinn	—	14	—	14	—	—	—	—	—	—
Finlandia	11	103	—	114	39	—	13	—	13	12
Helsinki	11	35	—	46	39	—	13	—	13	2
Inne porty	—	68	—	68	—	—	—	—	—	10
Francja	3	25	2	30	27	—	117	390	507	699
Boulogne sur Mer	3	4	2	9	13	—	—	—	—	—
Le Havre	—	21	—	21	14	—	75	366	441	699
Cherbourg	—	—	—	—	—	—	42	24	66	—
Holandia	—	25	—	25	19	—	8	—	8	2
Amsterdam	—	20	—	20	14	—	8	—	8	—
Rotterdam	—	5	—	5	5	—	—	—	—	2
Kanada	—	—	—	—	—	—	55	—	55	54
Halifax	—	—	—	—	—	—	55	—	55	54
Litwa	—	1	—	1	—	—	—	—	—	8
Kłajpeda	—	1	—	1	—	—	—	—	—	8
Łotwa	—	3	—	3	1	—	1	—	1	5
Ryga	—	3	—	3	1	—	1	—	1	5
Niemcy	—	12	—	12	12	—	10	—	10	6
Hamburg	—	3	—	3	1	—	10	—	10	—
Królewiec	—	8	—	8	—	—	—	—	—	—
Inne porty	—	1	—	1	11	—	—	—	—	6
Norwegia	2	12	—	14	2	2	10	—	12	6
Oslo	—	4	—	4	2	—	1	—	1	4
Inne porty	2	8	—	10	—	2	9	—	11	2
Palestyna	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Haifa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
Senegal fr.	2	1	—	3	1	—	—	—	—	—
Dakar	2	1	—	3	1	—	—	—	—	—
St Zjedn. Am. Półn.	—	65	151	216	1135	9	314	399	722	909
New York	—	65	151	216	1135	9	314	399	722	909
Szwecja	23	57	—	80	56	—	87	5	92	17
Göteborg	—	10	—	10	14	—	1	5	6	2
Kalmar	9	—	—	9	1	—	—	—	—	—
Malmö	—	3	—	3	19	—	1	—	1	1
Sztokholm	14	28	—	42	13	—	78	—	78	2
Inne porty	—	16	—	16	9	—	7	—	7	12
Włochy	—	5	—	5	—	—	3	—	3	—
Genua	—	5	—	5	—	—	3	—	3	—
Via W. M. Gdańsk	—	25	2	27	34	—	20	—	20	25
Wycieczki morskie G. A. L.	—	648	—	648	2182	—	648	—	648	2182
Palestyna — Haifa	—	—	—	—	—	—	—	—	—	2
Razem . . .	71	1505	311	1887	4297	37	1618	1415	3070	5229

WYDAWCA — POLSKA AGENCJA TELEGRAFICZNA REDAKTOR — WALDEMAR DOWNAROWICZ

PRZEDRUK DOZWOLONY Z POWOŁANIEM SIĘ NA ŹRÓDŁO CENA PRENUMERATY ZŁ 15.— ROCZNIE, CENA NUMERU ZŁ 1,50

CENY OGŁOSZEŃ: 1/1 STR ZŁ 500.—, 1/2 STR. ZŁ 300.—, 1/4 STR. ZŁ 150.—. OGŁ. DROBNE ZŁ 0,50 ZA m/m PRZEZ 1 SZPALTĘ W UKŁADZIE 3 SZPALT., TABELE W TEKŚCIE 50 % DROŻEJ

ZAKŁADY GRAFICZNE ALFONS SZCZUKA — GDYNIA — UL. ŚW. PIOTRA 12, TELEFON 36-36